

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY USSR

REPORT

SUBJECT Soviet Air Navigation Aids for Civil
Air Routes (NOTAMS)

DATE DISTR.

24 March 1960

NO. PAGES

1

REFERENCES

RD

DATE OF
INFO.

25X1

PLACE &
DATE ACQ.

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE

Soviet manuals on air navigation

- a. Sbornik Aeronavigatsionnoy Informatsii, Vremennyy (A Temporary Collection of Air Navigation Information), 1959, compiled by the Air Navigation Information Service (Sluzhba Aeronavigatsionnoy Informatsii) of the Chief Directorate of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR. The manual, which is in both Russian and English, contains flight regulations and instructions to be followed by international airlines on the Moscow-Riga and Moscow-Vilnius routes, and includes diagrams of and lists of navigational facilities at airfields on these routes.)
- b. NOTAM (Notes to Pilots), which is a compilation of supplements to the above-mentioned publication, dated from 1957 to 1959, and also published by the Air Navigation Information Service.

25X1

24

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

03-29-8

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR/EV	X	NSA	X	FBI		NIC	X	
-------	---	------	---	------	---	--------	---	-----	---	-----	--	-----	---	--

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

25X1

СБОРНИК

АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

/ВРЕМЕННЫЙ/

AERODROMES AND RADIO|NAVIGATION
INFORMATION GUIDE

/ TEMPORAL /

1859 г.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ПОСТАВЛЯЕТСЯ СБОРНИК АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ ПОЛЕЙ, КОИ ПРЕДНАЗНАЧЕНЫ ДЛЯ ВЪЕЗДА В АЭР

В СОВЮРХИХ ВЪЕЗДНЫХ НЕОБХОДИМЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЛЕЙ ДЛЯ
ОСНОВНОГО ПОЛЕТА САМОЛЕТОВ ПО МАССИРУЮЩЕЙ
ЛЛИНЕИ МОСКОВСКО-РЯГА-МОСКОВСКАЯ И ЗАМЕЩАЕТСЯ ОФИЦИАЛЬНЫМ
ДОКУМЕНТОМ, КОТОРЫМ ПОЛУЧАЮТСЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПОЛЕТА.

ДО ИЗМЕНЕНИЯМИ И ДОПОЛНЕНИЯМИ В ПОСТОЯННОМ
СОПРОВОДЖДЕНИИ ПОЛУЧАЮЩИЕСЯ ИНФОРМАЦИИ, ПО МИРЕ
БОЛОСОВОДОМЫ БУДУТ ИЗМЕНИТЬСЯ!

- / / УКАЗЫ 1-ГО КЛАССА,
- / / УКАЗЫ 2-ГО КЛАССА,
- / / ПОДРАЗД.

Значение, содержание и методы раскрытия
указанных выше документов по изменениям в консистенции
показаны в паспортах, включаемых в сборники аэронавига-
ционной информации, будут соответствовать пред-
видимым практикам в международной практике.

Аэронавигационная информация о междуна-
родных воздушных линиях ПМ, проходящих по тер-
ритории РСФСР, занимается специальная служба
Министерства гражданского воздушного флота при
Совете Министров СССР, называемая "Службой
аэронавигационной информации" /САИ/.

Служба аэронавигационной информации /САИ/
весьма ясно изображает сведения в их изменении,
осуществляемые гражданским самолетоходством по
международным воздушным линиям ПМ и сообщает
эти сведения соответствующим извнешним аэро-
навигационным организациям.

САИ также содержит всю аэронавигационную
информацию о международных воздушных линиях от
иностранных аэрофлотов, организует и обес-
печивает всей этой информацией через внутренние
службы аэропортов советские и иностранные аэропор-

ты.

Адрес службы аэронавигационной инфор-
мации:
Договорной: г. Москва, Аэрофлот, ул. Красина, 9.
По телеграфу, телетайпу и радиосвязи: САН КПУУ.
Телефон: 23-96-43 в 90-12-40 лин. 4-32.
Для NOTAMS I-го класса: БОН КПУУ

The present Aerodromes and Radio/Naviga-
tion Information Guide is used temporally
until AIP of USSR is issued.

This Guide contains all necessary informa-
tion to provide efficient operation of
civil aircraft on air-line Moscow-Riga and
Moscow-Vilna which is the only official
document to be used for operating flights.

Ephemeral aeronautical information is
promulgated by means of:
a/ NOTAMS Class I
b/ -- Class II
c/ Amendments.

The meaning, contents and means of distrib-
ution of above mentioned documents, relating
to changes and amendments will be prepared
in accordance with the International Stan-
dards and Recommended Practices.

For the purposes of aeronautical informa-
tion on international air-lines within the
territory of USSR a special Service is
provided. This is Aeronautical Information
Service /SAI/ at the main Department of Civil
Air Fleet under the Council of Ministers of
USSR.

The aeronautical information Service /SAI/
organizes distribution of all necessary
information and any changes of a permanent
character and general for the entire and official
operation of civil aircraft on interna-
tional air-lines of AIP to appropriate
foreign organizations of civil aviation.

This Service too receives all aeronautical
information on international air-lines from
foreign organizations of civil aviation in
order to distribute it to the relevant
Soviet AFM and Foreign crews.

The address of Soviet Aeronautical
Service is:
Postal: Moscow, AFM, Ulitsa Baumana 9.
Telegraph, Telex, Radio Com.: SAI KPMU
Telephone: 23-96-43 and 90-12-40 Ext. 4-32
For NOTAMS Class I: BON KPMU.

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Сокращение Abbreviation	Официальное Meaning	Сокращение Abbreviation	Значение Meaning
АВГ	АUG	МК	Магнитный курс
АДС	АТС	МКР	Маркер
—	—	ММ	Морские мили
АД	АД	мм	миллиметры
АИП	Аеродром	МПУ	Магнитный путевой угол
—	—	МСК	Московское время
АИР	Аэронавигационная Информация	НОТАМ	Извещение пилотам
АИР	Аэропорт	НОР	Служба НОТАМ
АИР	Аэрополь	НОУ	Ноузы
АИР	Аэрополь	НР	Номер
АИР	Аэрополь	и	ночь, ночная
АИР	Аэрополь	ОКТ	Октябрь
АИР	Аэрополь	ОИРС	Отдельная приводимая радиостанция
АИР	Аэрополь	Оборудование склонов посадки	По склону
АИР	АИР	О/Р	Круглосуточно
Б	БЛ	Н-Р	Новодельные
Б	В	Н-Р	Но расстоянию
БД	БД	ПАР	Посадочный радиомаяк
БНП	БНП	При	Прием
Бс	Букс	При	Передача
БСР	БСР	При	Нагрузка
БСР	БСР	РДС	Радионавигационная станция
БСР	БСР	РДП	Радиодальномер
БСР	БСР	РДИ	Район избыточной информации
БСР	БСР	РСИ-4	Радиосистемы системы посадки
БСР	БСР	С	Север, северный
БСР	БСР	САН	Система Авионавигационной радиосвязи
БСР	БСР	СВ	Северо-восток
БСР	БСР	СВР	Северо-восточная
БСР	БСР	СГ	Северо-запад
БСР	БСР	С/З	Северо-западный
БСР	БСР	С/С	Северо-западчи
БСР	БСР	СР	Среда
БСР	БСР	СРН	Средневоздушный радиосвязен-
БСР	БСР	ССВ	Связь
БСР	БСР	Суд	Северо-западчи
БСР	БСР	Ср	Северная группа
БСР	БСР	СУВ	Ультракоротковолновой
БСР	БСР	УРП	Ультракоротковолновой радиомаяк/навигатор
БСР	БСР	Рес	Февраль
БСР	БСР	Фт	Футы
БСР	БСР	ЦИС	Центральная диспетчерская служба
БСР	БСР	ЦП	Циркулярная передача
БСР	БСР	С	/Всем, всем/
БСР	БСР	Лат	Географический широта
БСР	БСР	БС	Нормированный радиостанция
БСР	БСР	Д	Дт, дни

CONFIDENTIAL

25x1

25X1

CONFIDENTIAL

Сокращение Abbreviation	Значение Meaning
----------------------------	---------------------

DB	SE	Юго-восток
DC	SW	Юго-запад
DE	Slat	Длинный юг
EDB	BSE	Юго-восток
EDC	SSW	Юго-запад
EDB	yan	Инвари

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

PLACE NAME ABBREVIATIONS / AERODROMES /

Означен. Abbrevi- ation	аэродром. Aerodrome	Означен. Abbrevi- ation	Aerodrome
EVAA	Алма-Ата	EULL	Ленинград Leningrad
EUAA	Alma-Ata	EULB	
EVTE	Красн.	EULB	Великие Луки Velikije Luki
EGUB	Ереван	EULW	
EVTT	Ереван	EUMM	
EGUG	Тбилиси	EUPM	Минск Minsk
EVXX	Хабаровск	EUPR	Рига Riga
EUHH	Хабаровск	EUPV	Вильнюс Vilnius
EVXP	Петропавловск-на- Камчатке	EUTA	Ижевск Izhevsk
EVXH	Petropavlovsk-na- Kamchatke	EUTD	Владивосток Vladivostok
EUWH	Vladivostok	EUTH	Самарканд Samarkand
EVTA	Чита	EUTC	Сталинабад Stalinabad
EUUA	Chita	EUTS	
EVTH	Иркутск	EUTT	Ташкент Tashkent
EUUJ	Irkutsk	EUTZ	Термез Termes
EVUH	Улан-Удэ	EUVM	МОСКВА город Moscow city
EUUJ	Ulan-Ude	EUVN	
EVUJ	Куйбышев	EUVY	МОСКВА
EUJJ	Куйбышев	EUVU	/T.U.G.B.F./ Moscow
EVUH	Пенза	EUVU	/G.D.C.A.R./ Moscow
EUJP	Ренза	EUVU	МОСКВА/Кубинка Moscow/Kubinka
EVUJ	Уральск	EUVW	МОСКВА/Внуково Moscow/Vnukovo
EUJU	Uralsk	EUVX	
EVUK	Киев	EUVY	Липецко Lipetsk
EVUK	Киев	EUVZ	
EVKO	Одесса	EUVB	
EVKO	Odessa	EUVW	
EVTA	АКТИБИНСК	EUVI	
EVTA	Aktiubinsk	EUVD	
EVKI	Львов		
EVKL	Lwov		

ПРИМЕЧАНИЕ: Указанные сокращения предназначаются для условного обозначения названия аэродромов. Аэронавигационные службы будут условно обозначаться путем приведения к сокращенным названиям аэродромов современных наименований службы /Пример: МОСКВА РДС - ЕУЕВ РДС/. The abbreviations listed in this document are intended only for designation of place names of aerodromes and not for services. The latter will be identified by the abbreviations of place names plus the abbreviations of aeronomical services /e.g. MOSCOW ACC - EUWW ACC/.

NOTE:

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

- цель полета;
- дата и время вылета из начального аэропорта;
- желательный маршрут;
- максимальный полетный вес воздушного судна.

7. личныйки иностранных воздушных судов при полете в воздушном пространстве ССР обязаны подчиняться наставлениям Правилам полетов иностранных гражданских воздушных судов на территории ССР.

8. Полет воздушным обществом ССР признается воздушное пространство над суходолом и водой территорий ССР, в том числе над советскими территориальными водами, установленными законодательством Совета ССР.

9. На иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиры, во время их нахождения на территории Советского Союза, распространяются законы, действующие в ССР.

10. Для перелета иностранных воздушных судов государственной границы ССР устанавливаются государственные коридоры /дороги/, а для полетов на территории Советского Союза - воздушные трассы.

Вершина воздушной трассы устанавливается в пределах 20 км, по 10 км с обеих сторон трассы. Однако в отдельных районах /города/ иностранных воздушных судов может быть уменьшена до 10 км.

11. При перелете государственной границы ССР экипажи иностранных воздушных судов 100-150 км сообщают Району аэронавигационной службы мицрофоном на русском языке: "Положу в иностранные прому разрешение на ее пересечение", номер полета, бортовой номер воздушного судна, имя перелета государственной границы ССР - "перелет гостеприимства", высота и время перелета.

При невозможности проделать дальнейший полет /из-за непропитания, неисправности мотора и т.д./ экипажи других воздушных судов, находящихся в зоне действия границы ССР, через тот же коридор, при этом иностранных воздушных судов обязаны сообщать на бортовом радио в ближайший аэропорт, с которым им дана - "разрешение вынужденно, бортовой номер воздушного судна, высота полета".

12. Покеты иностранных воздушных судов на территории Советского Союза производятся иностранными высотах в зависимости от времени полета.

13. Высота полета /зенит/ устанавливается:

- по высотомеру, когда заявленный кото-

рый:

- при направлении маршрутов с истинными углами, отсчитываемыми от истинно-географического меридиана в пределах 60° до 179° 600', 1200', 1800', 2400', 3000' и 3600' и так далее 6000' и выше, начиная высоты, начиная с высоты 6000' и выше 2000' м;

- при направлении маршрутов с истинными углами, отсчитываемыми от истинно-географического меридиана в пределах 60° до 359° - 900' м, 1500', 2100', 2700' м, 3900' м и так далее 600' м до 5700' м, начиная с высоты 7000' м и выше, высота эко-

- purpose of flight;
- date and time of take-off from the initial airport;
- desired route;
- maximum flight weight of the aircraft.

7. When flying through the air space of the U.S.S.R., the crews of foreign aircraft must observe the present Flight Rules for Foreign Civil Aircraft within U.S.S.R. Territory.

The air space of the U.S.S.R. is taken to mean the air space over the land and water territory of the USSR, including over Soviet territorial waters established by legislature of the U.S.S.R.

Within the territory of the Soviet Union, foreign aircraft and their crews and passengers come under the laws in operation in the USSR.

9. General rules of entry into, departure from, and transit across USSR territory shall apply to persons arriving in or departing from the territory of the Soviet Union by foreign aircraft.

10. For foreign aircraft crossing the USSR state border, air corridors /gates/ are established for flights across the territory of the Soviet Union.

The width of airways is established within limits of 10 Kilometres, 10 Kilometres on each side of the centre-line of the airway. However, in some regions, the width of the air way may be reduced to 10 kilometres.

11. Crews of foreign aircraft intending to cross the state border of the USSR contact the air corridor service who will give 100-150 km advance notice of the time and altitude by microphone in Russian: "Approaching state frontier and request clearance to cross; altitude of flight, identification number of aircraft", and upon crossing the state border of the USSR "have crossed state border, flight altitude and time of crossing".

12. If the weather is bad at the time of flight /due to inclement weather conditions, limitation of equipment or other reasons/, the state border of the USSR may be re-crossed through the same corridor and the crew of the aircraft shall report in Russian to the nearest airport with which they are in contact: "Forced to return", aircraft identification number, flight altitude and time of crossing".

13. Within the territory of the Soviet Union, all foreign aircraft shall fly at flight levels according to the flight track.

13. Flight levels are established as follows:

- by altitude setting to Standard Atmosphere /P = 760 mm of mercury column/;

- Flight tracks being 0° to 17°, flight levels shall be 600m, 1200m, 1800m, 2400m, 3000m, 3600m, and so on with multiples of 600m, up to 6000m; beginning with an altitude of 5000 m. and higher flight levels shall be calculated with multiples of 600m;

- flight tracks being 180° to 35°, flight levels shall be 900 m., 1500 m., 2100 m., 2700 m., 3300 m., 3900 m. and so on with multiples of 600 m. up to 5700 m. Beginning with an altitude of 7000 m. and over, flight levels are calculated with multiples of 600m.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

9

25X1

УЧЕБНАЯ КНИГА ПОЛЕЙ ОПЕРАЦИИ

20. Для полетов в воздушном пространстве СССР и для полетов в воздушном пространстве, охраняемом Авиадиспетчерским центром, советские военные самолеты, пилотажные и пассажирские самолеты, а также самолеты гражданской авиации, совершающие полеты в воздушном пространстве СССР, должны избегать полетов над территорией СССР, занятой войсками и военными единицами вражеской стороны.

21. Авиадиспетческий центр, совершающие полеты в воздушном пространстве СССР и подавляющие ракетами и зенитными ракетами полеты вражеского воздушного судна, считается вынужденным в случае необходимости привлекать обороноспособность винтовок к поиску и захвату вражеских самолетов.

22. Согласно подавлению вражеской обороны воздушному судну/самолету/ - вероятности и его ответственности:

Номер	Причина сигнала / команда / сигнал	Значение
1	Эвакуация самолета Ракетами и погонями армейскими ракетами	

1	2	3	4
a/ Самолет, подавляемое зенитными ракетами противоракетной обороны			

1	2	3	4
"Идите вперед", в сопровождении	Летят вперед с	Одна зе-	
"Самолет-нарушитель"	запасом ракеты	ротная	
	ночью	ракета	
	Три наклонные армейские ракеты		

1	2	3	4
"Следите за мной"	Летят вперед по	Одна зе-	
	курсу самолета-нару-	ротная	
	шителя в разворот	ракета	
	в сторону вражеского		
	полета в кратце-		
	тии с одновременным		
	сближением с краем		
	крыла.		
	Ночью		
	Летят вперед по курсу самолета-нарушителя в разворот в сторону вражеского полета в кратчайшие сроки с одновременным сближением с краем крыла.		

1	2	3	4
"Продолжите полеты на этом аэро-	Летят	Одна зе-	
дро-дроме"	вперед по курсу	ротная	
	самолета-нарушителя	ракета	
	в разворот в сторону вражеского		
	полета в кратчайшие		
	сроки		

1	2	3	4
"Выполните все маневры, в том числе и в прямом направлении, в целях Вашей безопасности; не геройствуйтесь!"	Летят	Одна красная	
	вперед по курсу	ракета	
	в прямом направлении		
	в целях Вашей		
	безопасности;		
	не геройствуйтесь!"		

23. При полете в воздушном пространстве СССР, если самолет, совершающий полет над территорией СССР, занятой войсками и военными единицами вражеской стороны, не подчиняется приказам Авиадиспетческого центра, то винтовка может быть вынуждена подавлять полеты вражеского воздушного судна.

24. Авиадиспетческий центр, совершающий полеты в воздушном пространстве СССР и подавляющий полеты вражеского воздушного судна, считается вынужденным в случае необходимости привлекать обороноспособность винтовок к поиску и захвату вражеских самолетов.

25. Согласно подавлению вражеской обороны воздушному судну/самолету/ - вероятности и его ответственности:

Номер	Причина сигнала / команда / сигнал	Значение	Signal / command / signal
1	Эвакуация самолета Ракетами и погонями армейскими ракетами		Evacuation of Aircraft Pyro- and Blinding of Navigation lights

1	2	3	4
a/ Самолет, подавляемое зенитными ракетами противоракетной обороны			

1	2	3	4
"Идите вперед", в сопровождении	Летят вперед с	One green	green
"Самолет-нарушитель"	запасом ракеты	rocking thrice repeated	green
	ночью	By night: Three flashes of the navigation lights.	green
	Три наклонные армейские ракеты	pyrotechnic signal	green

1	2	3	4
"Следите за мной"	Летят вперед по курсу самолета-нарушителя в разворот в сторону вражеского полета в кратчайшие сроки с одновременным сближением с краем крыла.	One green	green
	Ночью	rocking thrice repeated	green
	Летят вперед по курсу самолета-нарушителя в разворот в сторону вражеского полета в кратчайшие сроки с одновременным сближением с краем крыла.	One green	green
	Ночью	rocking thrice repeated	green

1	2	3	4
"Продолжите полеты на этом аэродроме"	Летят вперед по курсу самолета-нарушителя в разворот в сторону вражеского полета в кратчайшие сроки с одновременным сближением с краем крыла.	One green	green
	Ночью	rocking thrice repeated	green

1	2	3	4
"Выполните все маневры, в том числе и в прямом направлении, в целях Вашей безопасности; не геройствуйтесь!"	Летят вперед по курсу	One green	green
	в прямом направлении	rocking thrice repeated	green
	в целях Вашей		
	безопасности;		
	не геройствуйтесь!"		

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

<p>By night: turning navigation lights while flying along parallel runways.</p> <p>By day: or at break away light fixture by silencing. By night: same as day procedure.</p> <p>On response of violator-aircraft</p> <p>Subjeter: 41 1/2 Wilson. Rocking wings. By night: flashing navigation lights.</p>	<p>26. A foreign aircraft landing on the territory of the Soviet Union under circumstances indicated in Paragraph 24 may continue its flight on with the permission of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.</p> <p>27. When flying within the territory of the Soviet Union, foreign flight crews shall be guided by the following provisions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - communication air-ground and ground-air is carried on in Russian; - Q-Code is used for wireless telegraph communication; - measurements /dimensional units/ are: length - kilometres, temperature - degrees centigrade, barometric pressure - millimetres of mercury column, circumference - metres. <p>28. On board the aircraft of foreign crews shall maintain communications in accordance with the instructions and on frequencies and wave-lengths prescribed by the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.</p> <p>29. An aircraft of foreign origin may fly without air-ground communication with the Air Traffic Control Service. In the event wireless equipment fails during flight, the crew must land their aircraft at the nearest alternate aerodrome.</p> <p>30. Customs inspection of aircraft arriving from and departing for foreign countries, of their cargoes as well as of the luggage and hand baggage of passengers and members of the crew is carried out in accordance with customs rules operating in the USSR. When entering the USSR, no aircraft may land at airport or other places where there are no customs offices and frontier control passage stations.</p> <p>31. If, as a result of emergency, the crew of a foreign aircraft is forced to land in a place other than the one specified on basic and alternate aerodromes, the pilot-commander shall immediately inform the appropriate traffic control service, which will take the corresponding measures to secure the safety of the aircraft and render assistance to the crew and passengers.</p>
---	--

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

СТР 4. Правила полетов в СССР предъявляются к гражданам СССР и лицам, находящимся на территории СССР, а также к гражданам иностранных государств, находящимся на территории СССР, и лицам, находящимся на территории СССР по приглашению граждан СССР.

СТР 5. Правила полетов в СССР предъявляются к гражданам СССР и лицам, находящимся на территории СССР, а также к гражданам иностранных государств, находящимся на территории СССР, и лицам, находящимся на территории СССР по приглашению граждан СССР.

СТР 6. Правила полетов в СССР предъявляются к гражданам СССР и лицам, находящимся на территории СССР, а также к гражданам иностранных государств, находящимся на территории СССР, и лицам, находящимся на территории СССР по приглашению граждан СССР.

СТР 7. В случае, если члены экипажа или пассажиры гражданской авиации СССР вылетят из СССР без разрешения, посвященного въезда в СССР, в пунктах назначения основных и побочных аэропортов, а также в местах пребывания в разрешенных въездных коридорах гражданской авиации, посетившие границы и воздушные пространства без разрешения гражданской авиации, виновные несут уголовную ответственность по законам СССР.

СТР 8. При размножении должностного волунтного судьи с инспекционной запиской гражданского волунтного суда наземника аэропортов и пунктов перевозки по их географическому наименованию на русском языке.

11. All photo and cinema cameras /including those for which there is written permission/ transported in the aircraft shall be kept empty in closed suitcases.

Photographing from aircraft is prohibited. Transportation of photographic equipment, including special kinds of photography equipment, shall be used only in distress. An aircraft may have parachutes on board only when this is stipulated in the permission for the flight.

12. In the air space of the USSR, objects may be dropped from an aircraft and parachutes may be used only in distress. An aircraft may have parachutes on board only when this is stipulated in the permission for the flight.

13. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must, either from the aircraft or upon landing, inform the Air Traffic Control Service of the airport so that necessary timely medical assistance might be provided.

14. Criminal proceedings in accordance with the laws of the USSR will be instituted in the event the flight rules are violated /entry into or departure from the Soviet Union and other countries, landing in places other than the prescribed basic airports, non-observance of aerodromes, non-observance of the corridors across the state border and airways prescribed in the permission, flight without wireless communication/.

In case where there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 3000 roubles.

15. In radio communication between foreign aircraft and the Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical denominations in Russian.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

УСЛОВИЯ ДЛЯ ПРОДОЛЖЕНИЯ УЧЕБНЫХ ПОЛЕЙ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМОВ	
1. При выполнении учебных полетов в районе аэродромов:	1.1. Самолеты по кругу производятся на высоте 300-500 м. В отдельных случаях когда по разрешению руководителя полетов, может быть снижено до 100 м.
	При полетах по кругу находятся в одиночном патрульном.
	1.2. Пилотами одинаковых самолетов, летающими по кругу, должны оставлять расстояние между самолетами не менее 1500 м.
	1.3. Обогнать самолеты не вынужденному кругу в срезах пути на разворотах, кроме случаев экстренной посадки. Запрещается.
	Парасольные самолеты могут обогнать самолет с большой скоростью по круговому развороту, с другой стороны круга на расстояние не менее 200 метров.
	1.4. Выход в круг, в выход из круга в зоне и на маршрут производится под острым углом к направлению полета по кругу/по извилинам/. Запрещается приземление на аэродром, выход в один круг из места полета самолетов, находящихся по кругу.
НОРМЫ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ	
1. В сложных метеорологических условиях, когда пилотажные осуществляются по приборам, вход в район аэродрома разрешается только радиоопозиционными самолетами, имеющими двухстороннюю связь.	1. В сложных метеорологических условиях, когда пилотажные осуществляются по приборам, вход в район аэродрома разрешается только радиоопозиционными самолетами, имеющими двухстороннюю связь.
2. Выход самолета в район аэродрома в сложных метеорологических условиях, без получения разрешения пилотажных о работе выхода из аэрогоризонтных запрещен.	2. Выход самолета в район аэродрома в сложных метеорологических условиях, без получения разрешения пилотажных о работе выхода из аэрогоризонтных запрещен.
3. Продолжение полетов выше производится над аэродромом, сопровождаемым привычным радиосигналом, включая зону садки, при этом разрешается полеты по установленным схемам, при наличии источников метеорологической связи самолета с землей. Продолжение полетов без разрешения руководителя полетов запрещено.	3. Продолжение полетов выше производится над аэродромом, сопровождаемым привычным радиосигналом, включая зону садки, при этом разрешается полеты по установленным схемам, при наличии источников метеорологической связи самолета с землей. Продолжение полетов без разрешения руководителя полетов запрещено.
4. Переход барометрической нормы высоты на радиокоманду физического давления на уровне аэродрома полеты производится с получением руководителя полетов заходом на посадку с планера зоны ожидания.	4. Переход барометрической нормы высоты на радиокоманду физического давления на уровне аэродрома полеты производятся с получением руководителя полетов заходом на посадку с планера зоны ожидания.
5. Во время прохождения района аэродрома пределы полетов должны уменьшаться полетом в зону аэродрома, разрешается радиоизвестков.	5. Во время прохождения района аэродрома пределы полетов должны уменьшаться полетом в зону аэродрома, разрешается радиоизвестков.
6. В случае необходимости в районах после выполнения экипажем полета, до которых	6. В случае необходимости в районах после выполнения экипажем полета, до которых

Flight in Terminal Control Area /TMA/

During the daytime, under VMC in TMA:

1. Aircraft shall fly in the traffic circuit at an altitude of 300-500 metres. In separate cases, by permission of the Air Traffic Controller, aircraft may reduce the altitude to 100 metres.

When in the traffic circuit, no aircraft may fly above other aircraft.

2. Aircraft, flying in the traffic circuit, must keep at a distance of at least 1500 metres from each other.

3. Except in cases of emergency landing, the overtaking aircraft in the traffic circuit and the minimum distances at the turns are prohibited. High-speed aircraft may overtake slower planes before the base leg on the outer side of the circuit at a distance of not less than 200 metres.

In the TMA and along the route, entry into and exit from the traffic circuit is made at a sharp angle to the direction of the traffic circuit /along the tangent/.

Craft arriving at the aerodrome enter the general traffic circuit at the altitude of the aircraft flying in the circuit.

Flights Under Instrument Meteorological Conditions /IMC/

1. Under IMC, when aircraft are piloted by instruments, only radio-equipped aircraft with two-way communication may enter the area of the TMA.

Under Instrument Meteorological Conditions aircraft are categorically forbidden from entering the TMA without clearance and instructions on the altitude of entry.

2. When flying under IMC, the crew of an aircraft shall, from a distance of 100-70 km from the aerodrome, receive the commands of the approach control room concerning information on the air and meteorological situation, as well as clearance to enter the area of the aerodrome TMA and instructions from the approach controller on the order of flight level to be maintained when approaching an aerodrome. Minimum flight level is increased only with the permission of the Approach Service.

3. Breaking down clouds shall be made over an aircraft equipped with non-directional radio beacon. /Aircraft with an Instrument Landing System and is accompanied in accordance with instructions from the holding point level 14, receives from the aerodrome controller. When breaking down clouds, the pilot-in-command shall report to the approach approach controller on the heading of the flight altitude and the time of passage over radio markers.

4. The altimeter shall be set to the value of the actual pressure at aerodrome elevation when instructions to start a straight-line approach from the holding point level 14, received from the aerodrome controller. When breaking down clouds, the pilot-in-command shall report to the approach approach controller on the heading of the flight altitude and the time of passage over radio markers.

25X1

CONFIDENTIAL

расстояние от аэродрома не более 10 км, включая зону ожидания, и не менее 10 км от предыдущего аэродрома, находящегося в зоне ожидания.

7. В случае, если экипаж, выполнив полет, команда не получит разрешения на посадку в аэродроме, находящемся в зоне ожидания, то экипаж самолета имеет право посадить в аэродром, находящийся в зоне ожидания, в соответствии с условиями, установленными в пункте 6 настоящего Положения о полете.

8. Правила полетов в зоне ожидания изложены в пункте 10 настоящего Положения о полете.

9. В случае отсутствия в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

10. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

11. В случае отсутствия в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

12. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

13. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

14. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

15. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

16. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

17. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

18. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

19. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

20. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

21. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

22. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

23. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

24. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

25. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

26. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

27. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

28. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

29. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

30. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

31. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

32. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

33. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

34. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

35. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

36. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

37. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

38. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

39. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

40. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

41. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

42. При отсутствии в зоне ожидания аэродрома, экипаж обязан приводниться на воду. Ширина пруда минимум 20 м, до 10 км на расстоянии стартовой точки полета.

Справление о утилизации топлива на воду не допускается.

4. In the event there are still clouds at the maximum altitude established for breaking down in the holding point, including minimum, the pilot-in-command shall stop descending and pull up to a safe altitude /OCL/.

5. In the event an aircraft in the holding point anticipates being compelled to land immediately, the pilot-in-command shall inform the matter to the aerodrome approach controller after receiving clearance for an extraordinary landing and identification of the aircraft, procedure at the aerodrome station and on the aerobiological and air situations; the pilot-in-command breaks down clouds at the instructions of the approach controller in accordance with the "extraordinary approach" chart or with the operating regular instrument approach chart.

FLIGHT ON THE AIRWAY

1. Crews flying on an established air line must strictly adhere to the route. The width of airways is 20 kilometres /10 kilometres on either side of their centre-line/. Any deviation from the established route of the air line is permitted.

2. In case of communication failure while flying in the above clouds, aircraft may not approach the area of an airport with heavy air traffic.

3. In the event a radio-equipped aircraft loses air-ground communication and cannot establish such communication through the radio stations of other airports, the crew, flying in PR, must return their aircraft to the air routes of departure or land at an alternate aerodrome.

4. Flying personnel operating flight on an airway must be firmly aware of:

- the order of vertical separation along the route and in the holding points;

- aircraft and operation date of the radio communication and navigation facilities to be used during a flight;

- instrument approach and landing charts for their aerodrome, aerodromes of landing and the alternate aerodromes.

5. During flight, crews must:

- precisely comply with all the instructions of the Air Control Service operating control to the flight;

- watch the changes in the weather and the development of dangerous meteorological phenomena and immediately inform the Air Traffic Control Service.

- aircraft following a line of landmarks are required to keep to the right of the line;

- by -pass aircraft on the right at a distance of not less than -see metres;

- when two aircraft are flying head on along parallel headings and at the same altitude, they must branch off on the left side of each other at a distance of at least 500 metres /each turn to the right/;

- when two aircraft meet at intersecting headings and at the same level, the crew must see the other aircraft on the left side, increase altitude, while the crew seeing the other aircraft from the right side shall climb;

6. All crews establishing contact with the Area Control Service report on their position, altitude, ground speed, actual meteorological conditions of the flight and time of passage over the arrival at the airport and receive from ATC

- clearance /or prohibitions/ to pass over or proceed to the airport of landing;

- data on the actual weather in the area of the airport of passage or landing.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25x1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

when flying while making an approach-to-
and procedure.RELEASING FIRS IN CONTACT WITH
AN ACCORDING TO THE TIME

When an aircraft leaves the FIR of the sector of departure, the crew must report to the ACC controller through the telephone radio station at the time the aircraft enters the FIR, the altitude and the flight conditions.

The time the flights altitude is changed and the aircraft reaches the prescribed flight altitude must be immediately reported to the ACC controller.

Reports on the time the aircraft flies over reporting points equipped with radio-aeronautics facilities must be made to the ACC controller as soon as the aircraft passes these points. The report must indicate at this time the aircraft flies over the point, the altitude and the flight conditions.

2. When flight hazardous weather conditions (thunderstorms, icing, fogs and so forth) as well as weather conditions not foreseen by the forecast are encountered, the crew of the aircraft must report to the ACC on the character, intensity and duration of the given meteorological phenomena.

3. Pilot-in-command receives weather reports "OO" on the aerodrome where the FIR is based twice an hour through the aircraft radio-telephone ACC station.

In addition, the crew may, when necessary, receive information about the weather in the airports en route in accordance with the schedule of CO broadcasts.

4. The aircraft radio operator receives the CO broadcast on the telephone frequency of ACC stations.

For 1/3-5 minutes/ the radio operator is busy with weather reports and then gets his radio bearing, pilot-in-command or his instructions, the co-pilot must listen in the ACC microphone frequency of the master receiver during the daytime while at night and when visibility conditions deteriorate--to the non-directional radio beacon of the ACC base airport over the radio compass receiver.

5. In the event the general call and the broadcast of the microphones' radio stations cannot be heard, the crew of the aircraft must establish master communication with the ACC.

If the master communication cannot be established, use must be made of another ACC microphone radio station or the ACC telegraph radio station.

Master communication with the ACC cannot be opened through any one of the channels, contact must be made through the direction finding station at the ACC base.

6. 10-15 min. before intersecting the boundary of an adjoining FIR, the crew must check their position through radio facilities or by requesting the ACC.

7. The crew of an aircraft must, through the telegraph radio station of the ACC report the time they intersect the boundary of an adjoining FIR.

At first the report is transmitted to the ACC officer in the area over which the aircraft is flying, with indication of the time the aircraft enters the FIR, altitude and flight conditions.

In the report to the controller whose area the aircraft is leaving, the crew must indicate the time the boundary has been intersected, altitude and flight conditions.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

as well as if they are in contact with the ACC lying ahead.

If the telegraph radio stations of the adjoining ACC are working on the same frequencies, the report on the intersection of the FIR boundary may be transmitted in one instance by simultaneously calling two radio stations, transmitting reports and seeking clearance. In case when the request for the adjoining ACC on the intersection of the FIR boundaries cannot be transmitted through the telegraph radio station, the crew of the aircraft must maintain contact with the ACC, whose area it is leaving, and transmit through it all the necessary reports.

At the same time, the crew of the aircraft must contact the ACC into whose area they have entered, through the direction finding station at the ACC base airport. Contact with the direction finding station must be maintained until stable communication is established with the ACC through the radio telephone.

9. When there is difficulty in establishing communication with the ACC, the crew of the aircraft must fall back upon the assistance of other aircraft, which are in communication with the ACC and also of telephone radio stations of remote ACC working on the same wavelengths as the telephone radio station of the ACC in the direction of the aircraft's flight.

10. 15 minutes before entering the TMA, the crew of aircraft must check their position and ground speed and, by request of the ACC, transmit these data and receive from the ACC the instructions for entering the TMA of the airport. If such a request is not received from the ACC, the crew must, at least 10 min. before entering the TMA of the Airport Control Service, request instructions for entering the area.

REPORTS FROM CREWS IN COMMUNICATION WITH THE CONTROL SERVICE OF THE AIRPORT OF LANDING

1. When an aircraft enters the area of an airport, the crew must contact the Approach Control Service and obtain clearance to enter the TMA and flight instructions. After this, the Area Control Service Officer is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to cut communication with the ACC.

Example:
Pilot-in-Command Traffic Control Officer
1.Volga--This is 4409 4409--This is Volga.
Calling for contact. I've got in contact.

2.Volga--This is 4409. 4409--This is Volga.
Have entered ACC in Approach at altitude
clouds at 1000. Altitude 1500 towards LO Air-
port 1500. Estimating craft heading towards
arrival 1000.

3.Volga--This is 4409. 4409--This is Volga.
1000 have passed LO. Descent to 1000.
Altitude 1500.

4. Volga--This is 4409. 4409--This is Volga.
Roger. Descend to 900.

4. Volga--This is 4409. 4409--This is Volga.
Roger. Descend to 900.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

5.	Volga, в 4409, 4410, в 50.00, вылет в высоту 1000, радио/радио с/стартом.	4409, в 50.00, вылет в высоту 1000, радио/радио с/стартом.	4409—This is Volga. De- scend to 600. Contact start.
6.	Volga-Старт, в 4409, в 50.00, вылет на северо-запад в высоте 1000, радио/радио с/стартом.	4409, в Volga-Старт, в 50.00, вылет на северо-запад в высоте 1000, радио/радио с/стартом.	4409—This is Volga- Старт. Take up approach position at 1033.
7.	Volga-Старт, в 4409, высота 600, извернуть на курс 140°, курс 65°, последний полетный дальний.	4409, в Volga-Старт, высота 600, извернуть на курс 140°, курс 65°, последний полетный дальний.	4409—This is Volga- Старт. You are cleared to approach for instru- ment landing from Mag. 242 degrees, pressure 768.5, cloud base 1500, visibility 1000 metres, rain, left drift 5 deg.
8.	Volga-Старт, в 4409, вылет, заложу на левому, изверните на правом.	4409, в Volga-Старт, вылет, заложу на левому, изверните на правом.	4409—This is Volga- Старт. You are cleared to approach for landing. Pressure 768.5.
9.	Volga-Старт, в 4409, вылет, заложу на левому, изверните на правом, разверните курс 242 градусов.	4409, в Volga-Старт, вылет, заложу на левому, изверните на правом, разверните курс 242 градусов.	4409—This is Volga- Старт. This is 4409—This is Volga- Старт. You are cleared procedure turn. Bearing for landing. 242 degrees.
10.	Volga-Старт, в 4409, вылет, заложу на левому, изверните на правом.	4409, в Volga-Старт, вылет, заложу на левому, изверните на правом.	4409—This is Volga- Старт. Roger. Appro- aching for landing. Pressure 768.5.
11.	Volga-Старт, в 4409, вылет, заложу на левому, изверните на правом, разверните курс 10.38, рулить право/лево/по РД в 5° к вокзалу.	4409, в Volga-Старт, вылет, заложу на 10.38, рулить право/лево/по РД в 5° к вокзалу.	4409—This is Volga- Старт. Have made final Start. You are cleared procedure turn. Bearing for landing. 242 degrees.
12.	Volga-Старт, в 4409, вылет, заложу на левому, изверните на правом.	4409, в Volga, развер- ните по второй раз по указанию лейтенанта.	4409—This is Volga- Старт. This is 4409—This is Volga- Старт. Roger. Observing.
13.	Volga, в 4409, вылет.	4409, в Volga, развер- ните по второй раз по указанию лейтенанта.	4409—This is Volga- Старт. This is 4409—This is Volga- Старт. Too many turns much to the left; too much to the right; go back to down wind leg.
14.	Volga, в 4409, вылет.	4409, в Volga-Старт, вылет, посадка 10.38, рулить право/лево/по РД в 5° к вокзалу.	4409—This is Volga- Старт. You are cleared to land on the right to the left of the runway 5 to air Terminal by Volga-Старт—This is 4409—Roger.
15.	Volga, в 4409, вылет.	4409, в Volga, развер- ните по второй раз по указанию лейтенанта.	4409—This is Volga- Старт. Taxi into the second row at instructions from the officer on duty.
16.	СИСТЕМА ПОЛЕТОВ /ОБОЛЮДОВ/ УСТАНОВЛЕНА ПРИ НАПРАВЛЕНИИ ВОЗДУХНЫХ ТРАСС В МАРШУ ПО КОМПЛЕКСНЫМ ПУТЕВЫМ УСЛОВИЯМ В ПРОХОДАХ ПОДЪЕМНОГО ОТ 0° ДО 179° - 600 м., 1200 м., 1800 м., и так до 6000 м через каждые 600 м, и так далее с 6000 м ~ 6000 м, 8000 м, 12000 м, 14000 м и т.д. и так далее.	СИСТЕМА ПОЛЕТОВ /ОБОЛЮДОВ/ УСТАНОВЛЕНА ПРИ НАПРАВЛЕНИИ ВОЗДУХНЫХ ТРАСС В МАРШУ ПО КОМПЛЕКСНЫМ ПУТЕВЫМ УСЛОВИЯМ В ПРОХОДАХ ПОДЪЕМНОГО ОТ 0° ДО 179° - 350° - 900 м., 1500 м., 2100 м., и так до 5700 м через каждые 600 м, и так далее с 7000 м ~ 7000 м, 9000 м, 11000 м, 13000 м, 15000 м и т.д. и так далее.	Vertical SEPARATION OF AIRCRAFT IN FLIGHTS WITHIN U.S.S.R. TERRITORY Flight levels are established: When aircraft are entitled to level from true track angles within limits indicated from 0° to 179° - 600m., 1200 m., 1800 m., and so on to 6000 m after every 600 m. of altitude; beginning from 5000 m - 6000m., 8000m., 10000m., 12000m., 14000m., and so on after every 2000 m.; In descents and routes lead from true track angles within limits indicated from 180° to 359° - 900m., 1500m., 2100m., and so on to 5700m after every 600 m. of altitude; beginning from 7000m., 9000m., 11000m., 13000m., 15000m., and so on after every 2000 m.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CHARTER OF ENGINEERS AERONAUTICS LIST

Airports Aerodromes	Координаты Coordinates	N	W E N point	Размер ИДИ и /или дименсии	Угол SLOPES	Использование земли	Приемник радио установка	Приемник радио установка	Опородорожа ограждение		Использование земли	Использование земли
									Горизонт Horizont	Горизонт Horizont		
Бакине луна Vellikiye Luki	56°100' с 203000 с	+100	148°/328°	1200 x 90		Бетон Бетон			x	x	x	TDR CAF
Бакине Vilaine	54°300' с 231000 с	+190	167°/347°	1200 x 60	36'	Бетон Бетон Макасан	75000		x	x	x	TDR CAF
Багасо Tambore	55°204' с 371245 с	+204	242°/362° 136°/016°	3000 x 80 2600 x 60		Бетон Бетон Concrete	75000		x	x	x	TDR CAF
Барисед Djagilevo	54°330' с 363448 с	+120	64°/244°	2500 x 80		Бетон Бетон Concrete	75000		x	x	x	SBC CAF
Буджека Kubinka	56°370' с 363000 с	+105	225°/45°	1500 x 80		Бетон Бетон Concrete	7'000		x	x	x	TDR CAF
Банс Lew	49°400' с 255700 с	+321	126°/315° 045°/225°	1500 x 80 1200 x 80		Бетон Бетон			x	x	x	TDR CAF
Бенек Hinck	55°117' с 272227 с	+226	120°/300°	1800 x 60	15'	Бетон Бетон Бетон	40000		x	x	x	TDR CAF
Бора Riga	56°400' с 240000 с	+1,5	320°/145°	1700 x 50		Бетон Бетон			x	x	x	TDR CAF

CONFIDENTIAL

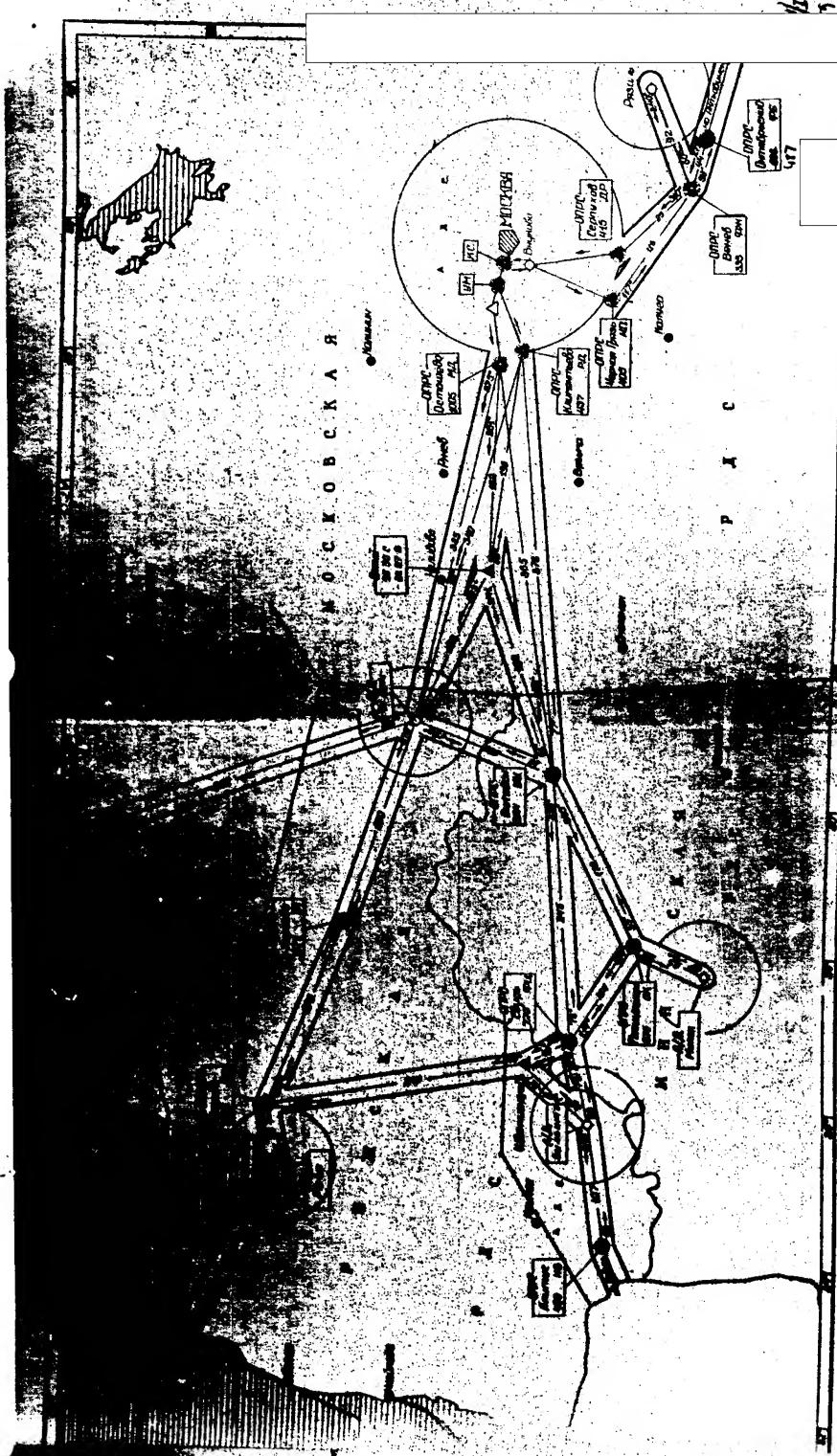
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



~~CONFIDENTIAL~~

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

ИКАРДЫ УКАЗАНИЯ

по маршруту самолета по маршруту
Вентспилс-Рига-Москва
Ventspils-Riga-Moscow Route Flight

Instrucciones

Самолет при полете в Москву должен следовать по маршруту Гродо /Швена/ - Вентспилс - Инга - Сигулда - Карсава - Великие Луки - Белица - Осташков - Ивановское - Ивановское - Белая Церковь - Москва/Внуково.

Из Москвы из Венцспилса должен следовать по маршруту Москва/Внуково - Ольхиха - Ольхиха - Белая Церковь - Осташков - Белица - Великие Луки - Карсава - Сигулда - Рига - Вентспилс - Гродо /Швена/.

При использовании, во *весь случай*, выделенных запасных аэродромов может к нему дежурить один из них строго по указанным на приведенной схеме воздушным коридорам. Но нет ли вея воздушных коридоров не разрешается.

Пункт Гродо /Швена/ указан условно, как стоянка на согласованном международном маршруте. Самолет может выйти на Венцспилс и с другого пункта.

После разрешения на пролет государственной границы самолет следует далее по указанному выше маршруту, находясь в постоянной связи по радио с Рижской РДС, от которой самолет будет получать необходимые указания по обеспечению полета.

После пролета пункта Великие Луки, самолет обязан вступить в связь по радио с Москвой, имея право на пролет в зону аэродрома разрешение входа в Московскую РДС. С получением разрешения входа в Московскую РДС самолет сменяет полет по маршруту, имея постоянную радиосвязь с РДС. При пролете трапеции пункта Рига, самолет может вступить в радиосвязь с установленной РДС по радиотехническим радиостанциям на частоте 119,7 мгц.

Правила входа в Московскую воздушную зону и выхода из нее должны быть установлены, а также полет в указанной зоне осуществляется согласно правил полетов изложенных на странице сбранника.

При полете по маршруту самолет обязан давать донесения:

В Рижскую РДС:

1. Пролет государственной границы СССР.
2. Пролет приводной радиостанции Вентспилс.
3. Прол. приводной радиостанции Сигулда.
4. Пролет приводной радиостанции Карсава.
5. Пролет пункта Великие Луки.

В Рижскую аэропортную диспетчерскую службу /ARD/:

1. Вход в зону аэродрома Рига /в радиусе 50км/
2. Пролет Риги.
3. Выход из зоны аэродрома Риги /50км от Риги/.

В Великолукскую аэропортную диспетчерскую службу /AMC/

1. Вход в зону аэродрома Великие Луки /в радиусе 50 километров/.
2. Пролет пункта Великие Луки.
3. Выход из зоны аэродрома Великие Луки.

Who flying to Moscow aircraft shall keep to the following route Grob-Sweden-Ventspils-Riga-Sigulda-Karsava-Velikiye Luki-Bjelyi/5550W 3257B/E-Klementyev-Vnukovo.

From Moscow to Ventspils aircraft shall keep to the following route: Moscow/Vnukovo-Ognitchi - Ivanovskoye - Ostashovo - Bjelyi/5550W 3257B/E-Ventspils-Grobo /Sweden/.

Aircraft, using if necessary defined alternate aerodromes must keep strictly to the scheme of corridors. /The scheme is attached/. Flights outside the air corridors are not permitted.

Punkt Grob is indicated relatively, as it stands on agreed international airway. Aircraft may fly to Ventspils from any other point.

After receiving clearance to proceed across the air corridor, the aircraft shall follow the route indicated above, and keeps in radio contact with Riga ACC, from which it will receive necessary flight instructions.

After passing Velikiye Luki aircraft shall contact with Moscow ACC and must require clearance for entry in Moscow ACC. Having obtained the clearance aircraft shall follow the route indicated above, and keeps in radio contact with Moscow ACC. After passing through Riga, aircraft may operate with ACC on very High frequency 119,7 m/a/e.

Procedures for inbound and outbound traffic in Moscow TMA as well as flights operating within airspace of Moscow TMA are indicated according to Flight procedures on page of this Aerodrome and Radionavigation Information Guide.

On the flight route the aircraft shall keep in contact and communicate:

with Riga Area Control Centre /ACC/

1. Passage over state border of the USSR
2. Passage over NDB Ventspils
3. Passage over NDB Sigulda
4. Passage over NDB Karsava
5. Passage over point Velikiye Luki

with Riga Aerodrome ATC Service

1. Entry in Riga TMA /radius 50 km/
2. Passage over Riga
3. Departure from Riga TMA / 50 km from Riga/

with Velikiye Luki Aerodrome ATC Service

1. Entry in Velikiye Luki TMA /radius 50 km/
2. Passage over Velikiye Luki
3. Departure from Velikiye Luki TMA

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

В Московскую АСС

1. Вход в Московскую РМ.
2. Пролёт граверов Ильиново.
3. Пролёт граверов Тхев.

В передаваемых донесениях должно быть указано путевая скорость, время пролёта пункта донесения, высота полёта и расчётное время пролёта на ближайшую точку донесений.
В донесениях указывается время московское (МСК+03 часа).

with Moscow ACC

1. Entry in Moscow ACC
2. Passage over area Illyinovo
3. Passage over area Tchev

Aircraft shall report: its speed, time of passage over reporting points, the flight level and estimated time of arrival over reporting point lying ahead.
Time given in all the reports is Moscow.
+ MSK+ GMT + 3 hours.

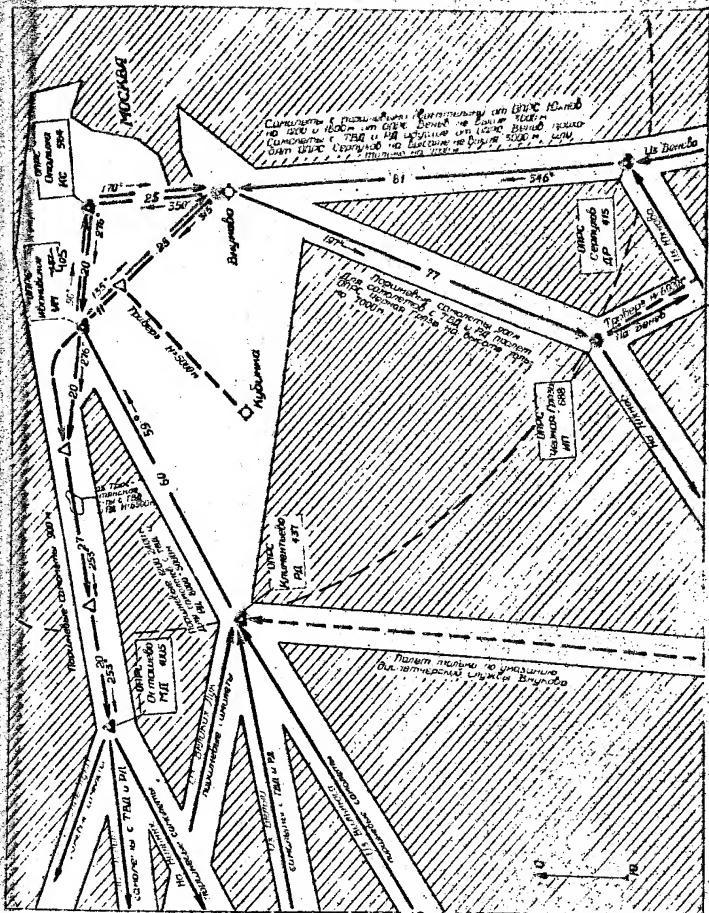
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



~~CONFIDENTIAL~~

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

NOTE TO MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA

APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES - MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA

Установлены следующие правила полетов в
московской воздушной зоне:

1. Для посадочных самолетов:

1.1. Самолеты, идущие с направлением Вильнюс или Великих Лук, подходит в границы московской воздушной зоны на заданных эшелонах.

Самолеты могут входить в московскую воздушную зону с направлением Брестского аэропорта Вицково. После получения такого разрешения самолет следует в заложенное звено, но не выше 1200 метров и не выше 2400 метров на Осташевский РДБ. На изменение высоты полета, следуя на Осташевском РДБ, ОИРС Ивановское в дальнейшем - на приводную радиостанцию Вицково.

1.1.2. В отдельных случаях указанные аэродромы слухом Вицково может дать самолетам на ОИРС Ивановское следовать право на приводную радиостанцию Вицково.

1.1.2.1. Самолеты, идущие с направления Киева, после прохода ОИРС Ивановское следует на ОИРС Серпухов 7/425 С 3/2500 кг/т, А1, А415 кг/т, А500 кг/т не выше 1200 метров или 1800 метров. После прохода ОИРС Серпухов самолет следует прямо на аэропорт Вицково.

1.1.2.2. В отдельных случаях по указанию инспектора аэропорта Вицково самолеты могут быть направлены от ОИРС Ивановское на ОИРС Кимтайво и далее, как указано в параграфе 1.1.

1.2. Самолеты вылетающие из Вицково в направлении аэропорта Вильнюс или Лук, следует на высоте 700 метров через ОИРС Осташево ОИРС Ивановское. После прохода ОИРС Ивановское самолет должен, не изменяя высоту и курс, пролететь над самолетом, который следует в направлении Осташево и самолет должен следить строго на высотах 900 метров или 1500 метров. После прохода ОИРС Осташево самолет, летящий в направлении Великих Лук, следует на высоте 700 метров в заложенных эшелонах, но не выше 1500 метров. Самолеты, идущие в направлении Вильнюса, следят на заданных звеньях.

1.2.2. В отдельных случаях инспекторская служба Вицково может дать указание самолетам следить на Вицково право на ОИРС Ивановское. В отдельных случаях самолеты, идущие с направлением Чернобыль, должны следить по заложенным эшелонам по указаниям РАС складывая по воздухной трассе с набором заданных эшелонов.

2. Для реактивных и турбовинтовых самолетов:

2.1. Самолеты, идущие с направлением Вильнюса или Великих Лук, после прохода ОИРС Вицково на пункте Вильнюс 75550 С 3257 кг. После прохода пункта Вильнюс самолеты следует со снижением с расчетом приземки на ОИРС Ивановское не выше 1200 или 1800 метров. Далее, продолжая снижение, самолеты следят на ОИРС Ивановское до высоты не ниже 2000 метров, на которой и выходят на аэропорт Вицково.

Following now approach and departure procedures are established within Moscow Terminal Control Area:

For piston aircraft:

1.1. Aircraft operating Inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Luki shall normally approach the boundaries of Moscow TMA at flight levels prescribed by ATC.

Aircraft may enter Moscow TMA only with clearance of Vnukovo ATC. Having obtained the clearance an aircraft shall head for Klyuchevskoye NDB at the prescribed altitude but with the lower limit 1800 m. The upper limit 2400 m then without changing the altitude aircraft shall head for Ivanovskoye NDB with the following turn first to Ostashewo, then - to outer location of Vnukovo airfield.

1.1.2. In certain cases aircraft may be instructed by Vnukovo ATC to route traffic from Ivanovskoye NDB direct to Vnukovo LO.

1.1.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Kiev after passing Yukhnovo NDB shall proceed to Vnukovo airport in the direction of Vilnius or Velikiye Luki shall normally head for Ostashewo NDB at an altitude of 700 m with the following turn to Ivanovskoye NDB at the same altitude. On completion of the turn the former heading and altitude shall be maintained for a distance of 20 km then aircraft shall climb to 900 or 1500 m heading for Ostashewo NDB. The last 2 km portion of the interval between Ivanovskoye and Ostashewo NDB shall be conducted directly at either of the altitudes 900 or 1500 m.

After passage over Ostashewo NDB aircraft flying in the direction of Velikiye Luki shall descend to the altitude of 55-58 % at prescribed levels with the upper limit 1500 m.

Aircraft flying in the direction of Vilnius shall fly on the relative airway at prescribed levels.

1.1.2. In certain cases aircraft may be instructed to route traffic from Vnukovo direct to Ivanovskoye NDB. Then on passing Ivanovskoye NDB aircraft shall maintain the former heading and altitude during 1 minute with the following to Ostashewo NDB according to either of the altitudes 900 or 1500 m.

1.1.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo aerodrome in the direction of Kiev shall follow the route Ostashewo - Dryga NDB climbing to an altitude not higher than 1500 m. After passage over Chernobyl Dryga NDB aircraft shall proceed as instructed by ATC on the relative airway climbing to prescribed levels.

1.1. Aircraft operating Inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Luki after passage over Klyuchevskoye NDB shall head for the point Vnukovo 75550 C 3257 kg at prescribed levels. After passage over Vnukovo aircraft shall descend so that they might reach Klyuchevskoye NDB at a level not higher than 8000m. After that

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

2.1.1. В отдельных случаях по указанию Авиационной службы Бюро самолеты могут быть направлены от ОИРС Киренского со следующим направлением на аэропорт Буяково.

< 2.1.2. Самолеты, идущие с направления Белгорода, из Москвы с вылетом из аэропорта ОИРС Белогорска в ОИРС Чкаловск с расчетом занятия высоты на 3000 метров над уровнем моря. После прохода границы аэродрома Киренска со стороны аэропорта ОИРС Белогорск самолеты следуют со снижением на ОИРС Струнское и далее на Буяково. Пролет границы терриитории Греции производится только на высоте 6000 метров.

2.2. Самолеты, вылетающие из Буякова в направлении Бильинска из Великих Устюгов из аэропорта на высоте не выше 4000 метров с расчетом занятия высоты следуют на ОИРС Чкаловск с пролетом границы аэродрома Киренска на высоте не выше 3000 метров. После прохода границы аэродрома Киренска самолеты следуют с набором заданного эшелона на ОИРС Чкаловск с расчетом занятия высоты в конце над горой Тростянецк 7552 С 3629 В 6500 метров. Самолеты, пролетая над горой заданного эшелона, приближаются к аэродрому Осташево и выходят на пункт Бельги, пролет которого производится на заданном эшелоне.

2.2.1. Самолеты, вылетающие из Буякова в направлении Киселя, отложив высоту 3000 метров или 4000 метров с набором заданного эшелона с расчетом прохождения ОИРС Чкаловск на высоте только 7000 метров, в ОИРС Чкалов на заданном эшелоне.

3. Особое указание:

3.1. В случаях, когда экипаж самолета, вылетающего из московской зоны, не может достичь заданного эшелона /высоты/ для пролета границы аэродрома ОИРС или рукоятки в указанное время, то экипаж обязан доложить об этом Авиационной службе управления воздушным пространством, и действовать по ее указаниям.

3.2. Если по каким-либо причинам на аэродроме Буяково произвести посадку не представляется возможным, то необходимо уйти на эшелоне по указанию Авиационной службы Буякова на аэродром Рязань через Борисоглебск, ОИРС Борисоглебск, ОИРС Буяково, ОИРС Черни Гравь 5458 С 3647 ИРС Борис 5421 С 3618 В и далее по прямой в Рязань.

Полет из Рязани во Буяково производится на заданным эшелоне АИО Рязань через Борисоглебский пункты: Рязань, ОИРС Борис, ОИРС Струнское 5455 С 3723 В и далее по прямой на Буяково.

3.3. Первый барометрический высотомер на величину атмосферного давления на уровне 760 м ртутного столба.

Переключение высоты для перестановки шкалы высотомера с атмосферного давления на уровень 7760 м ртутного столба / является высота 400 метров над уровнем аэродрома.

Высота 400 метров является минимальной безопасной истинной высотой при полетах по прямым в московской воздушной зоне.

/ см. схему полетов в московской воздушной зоне/.

2.1.1. In some cases Vnukovo ATC may instruct the aircraft to route traffic from Elektrosvyaz NDB direct to Vnukovo aerodrome on descending.

2.1.2. Aircraft operating inbound flights to Moscow/Vnukovo from the direction of Kiev shall pass Chernaya Grys and Yuzhnye ZDN at prescribed levels and altitude. The following aircraft shall descend in the direction of Saratovskoe NDB with the following turn to Vnukovo aerodrome, absent Chernaya Grys NDB being passed at an altitude of 6000 m only.

2.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo in the directions of Vilnius or Velikiye Ustyug shall leave a/d at an altitude not lower than 3000 metres and shall proceed climbing to Izmakovo. When above Izmakovo the flight may be passed at an altitude of 4000 m or less than 5000 metres. On passing above Zubtsev a/d aircraft shall climb to reach a prescribed level so that they might be over Trostyanetsk late 1555Z except at an altitude 6500 m. After passage of Izmakovo the aircraft will proceed climbing with the heading to Ostashovo with the following turn to the point Byelvi, the latter being passed at a prescribed level.

2.2.1. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo in the direction of Kiev shall head for Chernaya Grys at altitudes 3000 or 4000 m as required. Flight reach Chernaya Grys NDB at an altitude of 6000 m only and Yuzhnye ZDN at a prescribed level.

3. Special instructions

3.1. When an aircraft outgoing from Moscow terminal control zone fails to reach a prescribed level / altitude / over Chernaya Grys NDB or a section limit the crew is obliged to report to an ATC unit providing control to the flight and comply with its instructions.

3.2. If for some reason aircraft cannot land in Vnukovo it shall proceed on at a level prescribed by ACC to the alternative a/d Riazan passing the following reporting points: Vnukovo, Chernaya Grys NDB 5458R 5647E, Venec NDB 5455S 5616E and directly to Riazan.

The flight from Riazan to Vnukovo is performed at a level assigned by Venec ATC over the following reporting points: Riazan, Venec NDB, Serpukhov NDB 5455N 5723E and direct: to Vnukovo.

3.3. The change in altimeter setting from the standard setting to the current QFE value is made at the time an appropriate clearance is obtained from the controller of ATC. When entering into or departing from TMA, the levels /altitudes/ are calculated by automatic setting of standard atmosphere 10-760 cm of mercury column. Transition altitude for changing altimetry setting from atmospheric pressure at the 3/4 level down to Standard Atmosphere is the altitude 400 metres above aeroporto level. The altitude 400 m is a minimum safe true altitude for flights in Moscow TMA.

See chart of Holding procedures in Moscow TMA.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

В И Ч К О В О
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
У К А Т О В О

BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES

1. Описание аэродрома

1-1. Аэродром Внуково расположен в 25 км юго-западнее центра г.Москвы. На юго-западе аэродрома проходит автомобильная дорога Москва-Липецк, которая проходит юго-восточнее аэродрома в непосредственной близости к нему.

1-2. Координаты аэродрома: 55°35'55"E 37°16'48"N
Высота над уровнем моря +204 м
Магнитное склонение -80

1-3. В районе аэродрома имеются следующие инженерно-технические препятствия:

- 1) Аэровокзал на расстоянии 1000м, азимут 40°, высота 25м.
- 2) Кирпичная труба на расстоянии 2000м, азимут 40°, высота 30м.
- 3) Кирпичные трубы на расстоянии 8 км азимут 5°, высота до 30 м.
- 4) Здание МЦУ на расстоянии 20 км, азимут 360°, высота 237м.
- 5) Радиомачты на расстоянии 3,5 км, азимут 295°, высота 40м.
- 6) Радиомачты на расстоянии 16 км, азимут 260°, высота 110 м.
- 7) Кирпичная труба на расстоянии 14 км, азимут 250°, высота 40 м.
- 8) АНГАР в западной части аэродрома высотой 15 м.
- 9) Здание инспектора посадки 200 метров выше ВНП 242/62, высота 10 м.
- 10) Высота препятствий указана относительно аэродрома, а расстояние там, где не оговорено, от центра аэродрома.
- 11) На аэродроме имеется две бетонированные взлетно-посадочные полосы /ВПП/.

 - 1) ВПП № 1 3000 x 80 м с ИК посадкой 45°-242°, подходит в направлении посадки в ИК = 60° - открытие, с ИК посадкой 242° ограничено лесом высотой до 12 м.
 - 2) ВПП № 2 3050 x 60 м с ИК посадкой = 16-196°; подходит в направлении обеих курсов посадки открытые.

2. Радио и светотехническое оборудование

На аэродроме имеются следующие радиотехнические средства:

Базовые системы ОСП и СН-50 для прорывания облачности и захода самолетов на посадку с посадочными курсами 242°, 60°, 16° и 196°.

3. Описание аэродрома

- 1.1. Vnukovo aerodrome is situated at 25 km from and S-W of the center of Moscow city. The highway Moscow-Borodino which is running south-eastward of the aerodrome in immediate proximity to him, is the most distinctive line for orientation.
- 1.2. Position lat. 55°35'55"E Long. 37°16'48"N
Elevation+204 m
Variation-80
- 1.3. There are the following obstructions in the vicinity of the aerodrome:
 1. Terminal building,distance 1000m,azimuth 40°,height 25m.
 2. Chimney,distance 2000m,azimuth 40°,height 30m.
 3. Chimneys,distance 8 km,azimuth 5°,height up to 30m.
 4. University building,distance 20 km,azimuth 56°,height 237m.
 5. Radio masts,distance 3,5 km,azimuth 295°,height 40m.
 6. Radio masts,distance 16 km,azimuth 260°,height 110m.
 7. Chimney,distance 14 km,azimuth 250°,height 40m.
- 1.4. Hangar in the western part of the aerodrome, height 15m.
- 1.5. Office building of an operator for landing,200m southward of runway 242/62, height 10m.
Notes: Heights are given above aerodrome level and distances are given,unless otherwise indicated,from the center of the aerodrome/See the position of the aerodrome/
- 1.6. There are 2 concrete Runways at the aerodrome.
- 1.7. Runway № 1 dimensions 300x20 m.The course of landing 62-242°.Approaches on a heading of landing 62°M are clear of obstruction and on a heading of landing 242°M are hindered with a wood, height up to 12m.
- 1.8. Runway № 2 dimensions 3050x60 m.The course of landing 16-196°,approaches from both directions are clear.

4. RADIO AND LIGHTING FACILITIES

There are the following radio facilities at the aerodrome:

2.1. Four systems of OSP and SP-50 to break clouds and land the following headings 242°, 60°, 16°, 196°.

AERODROME CAM 15.10.55R N 50452

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

2. Радиосистемы самолетов посадки /РСД-4/ для вылета из самолетов на посадку с посадочными курсами 24°⁰⁰' и 16°⁰⁰' в 1960 г., а также для выработки по- зиций самолетов с никелевым покрытием на посадке.

3. КН радиодомостроителя, расположенного в 1,5 км от аэро- порта ВНП в 1 км к югу от МКАУ-60°, обеспечивает самолетам посадки, прибывающим с юга, выведение и передает на борт места самолета в западном направлении, используя для этого обеих пилотов Беликов Д.А. и Бокова Павловича других пунктов.

4. КН радиодомостроителя обеспечивает контроль за расположением самолетов в зоне АМГ и их опознавание.

5. УВ радиостанции, установленные для руководства посадкой самолетов в Московской зоне, при подаче в посадке.

6. КН радиостанции для руководства движением рулевых самолетов на взлете и вах рулевого при отходе из самолетов УВК радиостанции.

7. Новые светодиоды красного цвета, расположенные около сажника приводных механизмов с посадочными курсами 24°⁰⁰' и 16°⁰⁰', а также загорательные огни на всех высотах препятствий.

8. Дальние приводные радиостанции работают на одинаковых частотах, но с различными называниями для каждого направления посадки /включается одна из РС- станций в зависимости от курса посадки/.

9. С посадочным курсом 24°⁰⁰' устанавливается система импульсных огней. Огни расположены в пологом подъезде до самой ВНП через 50 метров. Включаются, когда звукость на аэродроме менее 4 км. С этим же курсом имеются огни посадки, заменяющие прожектор, установленный в 300 м до порта ВНП и 200 м вдали ВНП по боковым границам летоисправительной полосы.

3. Работа аэропорта

1. При посадках по прямому угловому маршруту экипажи должны проявлять максимальную осторожность, т.к. в районе аэропорта расположены другие аэродромы, на которых могут производиться посадки.

2. В 20 км юго-западнее и южнее аэродрома аэропорта расположены запрещенные зоны, полеты в которых категорически запрещены на всех высотах. Для отхода от перегонов на посадку установлены четырьмя огнями, которые приводятся в действие приводным радиостроителем каждого курса посадки.

Зона ожидания № 1 с МКАУ = 24°⁰⁰'
 Зона ожидания № 2 с МКАУ = 16°⁰⁰'
 Радиус ожидания № 3 с МКАУ = 19°⁰⁰'
 Зона ожидания № 4 с МКАУ = 16°⁰⁰'

Однако, можно использовать одна из указанных выше зон ожидания в соответствии с посадочными курсами. Полеты в зонах ожидания № 1,2,3 выполняются по зоне "малой коробочки", а в зоне № 3 - по зоне "малой коробочки".

3. РСД-4 systems of landing/RSD-4/ to direct aircraft to landing on the following headings:
 heading 24°W, 16°W, 19°S and to control flights from the lowest available flight level up to landing.

4. KN radio station, located at 1,5 km from the runway 50°S, give bearings, help with cloud breaking over the aerodrome and communicate the positions of aircraft in the western direction, to the airdrome, using a lateral RDP station at Vaseline tank and other RDP stations at other points.

B-4: VDP stations to control the position of aircraft in the zone of Moscow aerodrome control service and to identify them.

5. B-5: VDP radio stations to control flights in Moscow Terminal Area during approach and landing.

6. B-6: radio stations to control the movement of taxiing aircraft at the aerodrome and as a reserve station in case of failure of an airborne VDP radio station.

2.7. Identification of red beacons located near the inner markers on headings of landing 24°, 16°, 19° and obstruction lights of all high obstructions as well.

Eds. Cutters locators which have the common frequency but different tail signs for each direction of landing/ one of the radio stations is switched on according to the heading of landing/.

2.8. System of flood lights is installed on a heading of landing 24°. The lights are located in the approach area of the extension of the center line of runway at 50 m intervals. They are switched on when visibility at the aerodrome is less than 4 km on the same heading, there are special lights instead of flood lights. They are installed at 100 m from the threshold of runway and 200 m along the both sides of concrete runway.

3. AIRPORT'S AREA

3.1. While flying according to the rectangular route the crews of aircraft should be as most careful as there are some other aerodromes in the area of which flights can be operated.

3.2. There are prohibiting areas at 20 km S-E of and 14 km N-S of the aerodrome. In these areas flights are prohibited at all altitudes.

3.3. For the sequence of landing there established 4 holding areas at the location of each direction of landing.

Holding area № 1 is the track of landing - 24°S
 Holding area № 2 is the track of landing - 16°S
 Holding area № 3 is the track of landing - 19°S
 Holding area № 4 is the track of landing - 16°S

ФОЛДАТ ОАН 15.10.59г № 5345

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

255

25X1

В зоне ожидания № 1, 2, 4 Holding pattern for RSP 1, 2, 4	В зоне ожидания № 3 Holding pattern for RSP 3
	

Общие указания: Использование зоны ожидания № 3 для
реактивных и турбовинтовых самолетов
при посадке на аэродром Кубинка с
ИУ, высотой 225° - запрещается.

3.4. В зонах ожидания самолеты засекаются по эис-
тим перво 300м, на высотах выше 600м от 1000м
по астрономическому высотомеру, исключая аэропорты
которого установлены на высоте 760 ми рулевого
стола. При заходе за посадку реактивного самоле-
та, для вылета зоной ожидания должны быть
свободными.

3.5. Полеты в зонах метеорологических
условий в ночь разрешаются при дикси-секундных
минимумах погоды:

3.5.1. Для пассажирских самолетов:

- 1. Минимум № 1 - взлет в посадка - высота облаков
50м, горизонтальная видимость 500м.
- 2. Минимум № 2 днем - взлет в посадка - высота об-
лаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
ночью - посадка - высота облаков
150м, горизонтальная видимость 1500 м.
- 3. Минимум - взлет в посадка - высота облаков
30м, горизонтальная видимость 300м, установлен
для специально отгруженных экипажей по из-
менению в при общепринятой работе систем
RSP-4 и СД-50.

3.5.2. Для реактивных самолетов:

- 1. Взлет - днем высота облаков 100м, горизон-
тальная видимость 1000м;
ночью - высота облаков 100м, горизон-
тальная видимость 1000м.
- 2. Пояснение - днем высота облаков 150м, горизон-
тальная видимость 1500м;
ночью высота облаков 150м, горизон-
тальная видимость 2000 м.
- 3. Полеты в районе аэродрома

4.1. Полеты в визуальных условиях.

4.1.1. Задача на посадку в визуальных условиях проводится по прямогольному маршруту на высоте 300м
для пассажирских самолетов и 400 м для реактивных
самолетов.

Only one of the holding areas can be used at a time according to the heading of landing. Flights in the holding area № 1,2,4 are conducted according to the left small rectangular route and in the area № 3 according to the right small rectangular route.

Special instructions: The use of the holding area № 3 is prohibited for jet and turboprop aircraft flying to the aerodrome of Kubinka on a heading of landing 225°. Minimum vertical separation in the holding area is 300m at altitudes higher than 600m the separation is 1000m of pressure type altimeter set to 150 m of mercury column. For the approach-to-land of jet aircrafts of the low level flight levels of the holding area should be clear.

3.5. IFR flights may be authorized under the following weather minima:

3.5.1. For piston aircraft:

- 1. Minimum № 1 for take-offs and landings-cloud ceiling 50m, horizontal visibility 500m.
- 2. Minimum № 2 for take-offs and landings-cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m - by day at night landing-cloud ceiling 150m horizontal visibility 1500m.
- 3. Minimum for take-offs and landings-cloud ceiling 30m and horizontal visibility 300m. This minimum is established for the crews specially trained for this minimum and only when the systems of RSP-4 and СД-50 are in operation.

3.5.2. For jet aircrafts:

- 1. Take-off - by day cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m at night cloud ceiling 100m horizontal visibility 1000m.
- 2. Landing - by day cloud ceiling 150m, horizontal visibility 1500m at night cloud ceiling 150m, horizontal visibility 2000m.

4. FLIGHTS IN AIRPORT'S AREA

4.1. VFR flights.

4.1.1. Approach-to-land in visual conditions is conducted according to the rectangular route at

АЭРОДРОМ САМ 15.10.59г № 59454

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

При посадке с ИК 240°, 62° и 16° с левым разворотом, с ИК 106° - правым разворотом.

Посадка производится по взлетным над аэродромом.

4.2. Полет в зоне между аэродромами и аэропортом.

4.2.1. Самолет следит за аэродромом через ОГРН и Серпухов, после прохода указанного ОГРН уточняющийся спась с ИКАУ Внуково в полу-
чану от него указания о твердом подлете к аэро-
друму.

Посадка производится 1. Самолетом, следующим через
ОГРН Климентьево в Серпухов во избежание сбоя в полете других аэродромов, строго придерживаясь установленных ранее схем, не допускать сбоя в полете от указанных ОГРН на ИКАУ Вну-
ково для всех типов самолетов.

2. При отсутствии полетов на аэродром Кубинка
разрешение в гидропланы самолеты, от указан-
ных аэродромов скажут Внуково, от ОГРН Кли-
ментьево кругом следовать со снижением по прямой на ИКАУ Внуково.

3. При отсутствии полетов на аэродроме Кубинка разозвать
с ИК 225° разрешение самолетам на указанные дно-
вежеской службы Внуково могут следить с
приводом радиостанции Навигационной по прямой на
ИКАУ Внуково за заданными высотами, но не ниже
1200M и не выше 2400M.

4.3. Полет самолетом к аэродрому в завод на посадку.

4.3.1. Для первых самолетов:

1. Полет в аэродром осуществляется по специальному углубленному коридору Московской воздушной зоны на заданных дневетерских склонов Внуково заложен на ИКАУ. Высота в зону ожидания с каждого направления согласовывается с соответствующими схемами. Ноют в зоне ожидания осуществляются в соответствии с п.3.3, время полета от инструкции первого разворота до начала второго - 45 сек, второй разво-
рот выполняется при ИКАУ 240°-120°, четвертый разво-
рот при ИКАУ 265°-75° на ИКАУ.

2. полет на посадку производится по макару зону
за прямым гидропланом макару. Скорость
полета по прямому маршруту определяется
согласно типу самолета. Время между окончанием
первого разворота и началом второго 45 сек.
трекер для полета на высоте 300M, трек
разворот при ИКАУ 240°-120°, четвертый разворот
при ИКАУ 265°-75°. Снижение производится в поса-
дочных курсах с расчетом пролета ИКАУ на высоте
200M, ИКАУ - 60M.

Последний разворот осуществляется с набором по
прямой высоты 300M и с последующим плавогибочным по-
степенным набора, заход на посадку.

3. Конвойный коридор, требуемый последовательности посадки,
на конвойного выхода из зон ожидания коли-
чества об этом дает соответствующий. При даче эко-
номичного разрешения на конвойный выход из зон
стартовых дислокаций объекта сообщают ему вылету
некоторого экипажа, до которого он должен синхронизироваться.

300M QFE for piston aircraft and 400M QFE for
jet aircraft.
Landings on headings 242°M, 62°M, 16°M are con-
ducted with turn left and on a heading of
16°M with turn right.

4.2. IOM flights:

4.2.1. When flying to the aerodrome over Klimentyev
NDB and Serpukov NDB aircraft should contact
with Vnukovo ATC after passage over these
NDBs and receive from the TWR the instruc-
tions about the approach procedure to Vnukovo
Special instructions: 1. For the avoidance of
flying into the zones of other aerodromes, all
aircrafts flying over Klimentyev NDB and Ser-
pukov NDB should strictly adhere to the estab-
lished procedure of flight without cutting
off the route by all aircraft from the above
mentioned NDBs to Vnukovo NDB.
2. When there are no flights at Kubinka aerod-
rome, jet and turboprop aircraft may straight
descend by the instructions of Vnukovo ATC
service from Klimentyev NDB to Vnukovo LOM.
3. When there are no flights on a heading
225°M at Kubinka aerodrome, piston aircraft
may by the instructions of Vnukovo ATC ser-
vice fly straight from Ivanovskaya NDB to
Vnukovo LOM at the assigned levels, but not
lower than 1200M and not higher than 2400M.

4.3. Approach and landing at the aerodrome

4.3.1. For piston aircraft.

1. Approach to Vnukovo LOM is conducted through
specially established corridors in Moscow
ATM at flight levels assigned by Vnukovo ATC
service. Entry into the holding area from each
direction is made according to the existing
charts. Flight in the holding area is conduct-
ed as it is outlined in § 3. The time of
flight on crosswind leg is 45 sec. The turn
on to base leg is performed when the course
angle to LOM is 240°M-160°M. The turn on to
final is performed when the course angle to LOM
is 265°M-75°M.

2. Landing is conducted according to the left or
right small rectangular route. When flying the
rectangular route, speed is kept according to
the type of aircraft. The time of flight on
cross wind leg is 45 sec. When abeam of LOM,
aircraft should be at 300M QFE. The turn on to
base leg is performed when the course angle
to LOM is 240°M-160°M. The turn on to final
is performed when the course angle to LOM is
265°M-75°M. Descending is conducted on the
heading of landing so as to pass over LOM at
200M QFE and over LIM at 60M QFE. Missed ap-
proach is conducted by climbing straight to
300M QFE and then by performing the same man-
euvers as for the phase of landing.

APPROVED CAM 15.10.65 R 53455

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

259

Получив разрешение на посадку самолет, командир корабля прекращает полет по "коридору" на заданный высоте, то есть приближая ИЛМ, после чего выполняет полет по посадочным курсам в течение определенного времени, затем с этим же курсом сбрасывается с бортаналкой икростаса 4 м/сек. В результате, ИЛМ-2000, и входит в "хоробочку" в режиме полета снизившимся до планирования, с разрушением экипажем командной палубы, переходя на связь с экипажем РСГ-4 /СКИ/, получает условия посадки, устанавливает на посадочный заносе аэродрома и выходит на посадку.

4.3.2. Для реактивных самолетов.

1. Полет реагируемых самолетов к аэродрому производится на высоте 4000-4500 м по барометрическому высотомеру, шкала длиной которого установлена за 760 м.
2. При отсутствии на подводе самолетов с ограниченным количеством горючего, для сокращения времени на прохождение облетного, для выхода на посадку предписано сбросить из Авиакосмического склада топлива и других предметов, вылов в гравиуматических канистерах с помощью радиолокаторов и других средств, вылов в гравиуматических канистерах по прямоголинейному пути на посадку с приемом.
3. Пробегание облетных и выхода на посадку производится методом звездного прямоголинейного маршрута, а при посадке с ИЛМ = 120° приемом прямоголинейного маршрута.

После прохождения ИЛМ самолет сбрасывает с посадочным курсом 242° и 136° в течение 2 мин с ИЛМ = 90° и 15°, I или 30 сек на высоте 2800 м, после чего, при помощи синхронизированного генератора генерирует разворот на 180°, строго выдерживая разницу скорости 500 м/сек, крен 20°, вертикальную скорость снижение 10 м/сек.

По окончании разворота высота должна быть 1200 м /второй зоной/, командир корабля с разрешения экипажа командной палубы переходит на связь с СКИ, получает условия посадки, устанавливает между высотомером по давлению на аэродроме и продолжает полет по прямоголинейному маршруту. Продолжение полета на высоте 400 м, скорость 380-400 км/час. При достижении ИЛМ=240° - 120° выполняется третий разворот с креном 20°. Четвертый разворот выполняется при ИЛМ = 230° - 70° на высоте 400 м, после чего продолжает снижение с посадочным курсом с расстояния прохождения ИЛМ на высоте 200 м, ИЛМ на высоте 60 м.

4. Повторный занос производится с набором по прямой высоты 400 м с последующим построением экипажем нового маршрута для заноса на посадку.

Б. Порядок отвода самолетов от аэродрома

5.1. Для портовых самолетов.

1. После взлета самолет с любым курсом встает на высоту 200 м по приему. Шкала барометра

For the extraordinary landing of the holding area the commander-in-chief who is asking for emergency landing should report about it to the landing operator. While giving the clearance for the extraordinary leaving of the holding area to the crew the operator should advise the altitude of the lowest flight level to which the aircraft should descend. On receiving the clearance the commander-in-chief continues to fly at the designated level on the holding pattern up to the moment of passing LOM when the flight is conducted on the heading of landing during one minute without descending and then on the same heading the aircraft descends at a rate 4m.p.s.I turn = +300. After joining the holding pattern the aircraft descends to the lowest level, makes contact by the permission of TWR with the operator of RSP-4 /SCRF/ receives conditions of landing and makes landing.

4.3.3. For jet aircraft.

1. Approach of jet aircraft to the aerodrome is conducted at 4000-5000m of pressure type altimeter set to 760mm of mercury column.
2. For the sake of reducing the time for cloud break and landing providing that no aircraft with limited endurance is in the approach area entering into the rectangular route with the help of radars and other facilities or a straight-in-landing are provided for all inbound aircraft by the shortest way disregarding any direction of flight.
3. Cloud break and approach-to-land are conducted by means of the left rectangular route. Landing on a track of landing 192° is conducted by means of the right rectangular route. After passing LOM, aircraft descends on headings of landing 242° and 196° during 2 minutes but on headings 66° and 16° during 1,5 minutes to 2800 m then while descending aircraft turns left or right at 180° strictly adhering to the procedure of descending speed 500m.p.h. angle of roll 20° rate of descent 10m.p.s. On completion of the turn the altitude should be 1200m pressure level. By the permission of TWR the commander-in-chief makes contact with SCRF/star Commanding Point/receives conditions of landing, set an altimeter to the pressure of the aerodrome and continues to fly the rectangular route. Passing ahead of LOM is at 400m, speed 380-400m.p.h. When the course angle to LOM is 240°-120° the turn to base leg is made with heelsing 20°. When the course angle to LOM is 230°-70° the turn to base leg is made with heelsing 20°.

АВРОЛЮТ САН 15.10.59г № 59456

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Максимального высотомера устанавливается на давление 950 м, по координатам высоты 400 м.

5.1.2. При взлете с МК - 24 $^{\circ}$ в МК + 15 $^{\circ}$.

1. Из аэродрома ОПРС Чернав Гравь самолет устанавливается на ЗБД +15 $^{\circ}$ и следует за ОПРС согласно прямой линии в Московской воздушной зоне.

2. При выходе из ОПРС Осташево при взлете с МК-24 $^{\circ}$ путь разворота самолета устанавливается на ОПРС Осташево. При взлете с МК+15 $^{\circ}$ после набора 200 м с прямым разворотом под 90 $^{\circ}$ следует 1,5 мин, идя от чего следует за ОПРС Сапаки в полете согласно прямой линии в Московской воздушной зоне.

Обороне установлено: При отсутствии погоды на перво- дроме Кубинка с МК-22 $^{\circ}$ самолет, следующий из ОПРС Осташево, с Высоково на высоте 700 м выходит из ОПРС Ивановское. После прохода ОПРС Ивановское погоду предполагается с прямым курсом без изменения высоты в течение одной минуты, затем делается разворот на прямую радиостанцию Осташево с на- бором высоты 900 м или 1500 м.

5.1.3. При взлете с МК-22 $^{\circ}$ и 15 $^{\circ}$.

1. Для выхода из ОПРС Чернав Гравь при взлете с МК-62 $^{\circ}$ после набора по прямой высоты 200 м самолет прямым разворотом устанавливается на МК+15 $^{\circ}$, при взлете с МК+15 $^{\circ}$ после набора 200 м, включая раз- вороты самолет вправо на 90 $^{\circ}$ и следует одну минуту на этой высоте, после чего прямым разворотом самолет устанавливается на МК+15 $^{\circ}$ и следует за ОПРС Чернав Гравь, согласно прямой линии в Московской воздушной зоне.

2. Выход из ОПРС Осташево производится таким разво- ротом на ОПРС Осташево и Ивановское в полете со-гласно прямой линии в Московской воздушной зоне.

5.1.4. Самолет, производящий полет в Московской воздушной зоне СРОГО выполняя правила полетов в этой зоне с учетом указаний инспекторской службы.

5.2. Для разлета самолетов:

5.2.1. После взлета с любым курсом должна набираться по прямой 200 м. План барометрического высотомера устанавливается на давление 750 м при достижении высоты 400 м.

5.2.2. При взлете с МК-24 $^{\circ}$ и 15 $^{\circ}$.

1. Для выхода из ОПРС Чернав Гравь набор заданного разворота производится при взлете из ОПРС Чернав Гравь от Высоково, согласно правил полетов в Мос-ковской воздушной зоне.

2. Для выхода из ОПРС Осташево, раньше когда набора высоты 200 м, включая самолет с левым разворотом, про- должая набор высоты, следует из ОПРС Ивановское, выдерживая минуту полета согласно прямой линии в Московской воздушной зоне.

The turn on to final is made at 400m QFE. Descend- ing on the heading of landings is made so as to pass over LOW at 200m QFE and over LIM at 60m QFE.

4. Missed approach is conducted by climbing straight to 400m and then the same approach-to-land route.

5. DEPARTURE PROCEDURE

5.1. For piston aircraft:

1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set an altitude to 750m mercury column.

5.1.2. For take-off on headings 24 $^{\circ}$ and 15 $^{\circ}$:

1. To pass over Chernaya Grys NDB-take the given track 195 $^{\circ}$ and fly to the NDB according to the flight rules in Moscow TMA.

2. To pass over Ostashhev NDB-if the course of take-off is 24 $^{\circ}$, turn right and head for Ospalina NDB. If the course of take-off is 15 $^{\circ}$,climb to 200m,turn right at 90 $^{\circ}$ and fly for 1,5 minutes, and then fly to Ostashhev NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

Special instructions: Then there are flight on a heading 24 $^{\circ}$ at Kubinka aerodrome,air- craft flying to Ostashhev NDB should fly from Vnukovo to Ivanovskoe NDB at 700m. After the pas- sage of Ivanovskoe NDB fly on the same heading at the same level during one minute then turn to Ostashhev NDB with climb to a level 900m or 1500m.

3. For take-off on headings 62 $^{\circ}$ and 15 $^{\circ}$:

1. To pass over Chernaya Grys-if the course of take-off is 62 $^{\circ}$,climb straight to 200m,turn right and take the heading 195 $^{\circ}$.If the course of take-off is 15 $^{\circ}$,climb to 200m,turn right at 90 $^{\circ}$,fly for one minute at the altitude than turn right,take the heading 195 $^{\circ}$ and fly to Chernaya Grys according to the flight rules in Moscow TMA.

2. To pass over Ostashhev NDB-turn left to Ospalina NDB or Ivanovskoe NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

While flying in Moscow TMA,aircraft must strictly adhere to the flight rules in the area with due regard to the instructions of Vnukovo ATC service.

4. For jet aircraft:

1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set a pressure type altitude to 750m of mercury column

Take-off on headings 24 $^{\circ}$ and 15 $^{\circ}$:

1. Take off over Chernaya Grys NDB while flying from Vnukovo to Chernaya Grys NDB climb to the assigned flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

2. To pass over Ostashhev NDB-after climb to 200m, take the heading 195 $^{\circ}$,climb to 2000m and while

ASPIROJ CAT 15.10.59r B 53457

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

На ОПРС
Киевское
To Ivanovskoye
KDSНа ОПРС
Киевское
To Ivanovskoye
KDSНа ОПРС
Черный Гравь
To Chernaya Gryza
KDSНа ОПРС
Черный Гравь
To Chernaya Gryza
KDS

5.2.3. При взлете с МК-02 к 16°

1. После набора высоты 200м, как указано в п.5.2.1, самолет производит правый разворот с набором высоты 400 м. при взлете с МК-02, взлет с МК-220°, а при взлете с МК-16° на МК-135° и следует на этой высоте до пункта гравия ДПМ, после чего производят набор 2000 м в этом курсом.
2. Для вылета на ОПРС Останкино при наборе высоты 2000 м производят левые развороты и производят полет на ОПРС Останкино, соблюдая высоту полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.
3. Для вылета на ОПРС Черный Гравь после набора высоты 27°3' и продолжает полет на ОПРС Черный Гравь, соблюдая высоту полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

continuing to climb turn left and then proceed to KDS Ivanovskoye maintaining the flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

5.2.3. Take-off on headings 08°M and 16°M.
 1. After climb to 200m as it is outlined in 5.2.1, turn right with climb to 400m and take the appropriate heading, e.g. 220° if the course of take-off is 68°M or 194°M if the take-off is 16°M then proceed at this altitude to about 10N and climb to 2000m on the same heading.

2. To pass over Ostaninovo KDS-turn left while climbing to 2000m and fly to Ostaninovo KDS maintaining the flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

3. To pass over Chernaya Gryza KDS-after climb to 2000m, fly to Chernaya Gryza KDS maintaining the

На ОПРС
Черный Гравь
To Chernaya Gryza
KDSНа ОПРС
Черный Гравь
To Chernaya Gryza
KDSНа ОПРС
Черный Гравь
To Chernaya Gryza
KDSНа ОПРС
Черный Гравь
To Chernaya Gryza
KDS

5.2.4. Самолеты, производящие полеты в Московской воздушной зоне СТРОГИЕ выполнение правил полетов в этой зоне с учетом указаний диспетчерской службы.

flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

5.2.4. While flying in Moscow TMA all aircraft must strictly adhere to the flight rules in the TMA with due regard to the instructions of ATC service.

AFIOMOT CAN 15.10.50r B 50460

CONFIDENTIAL

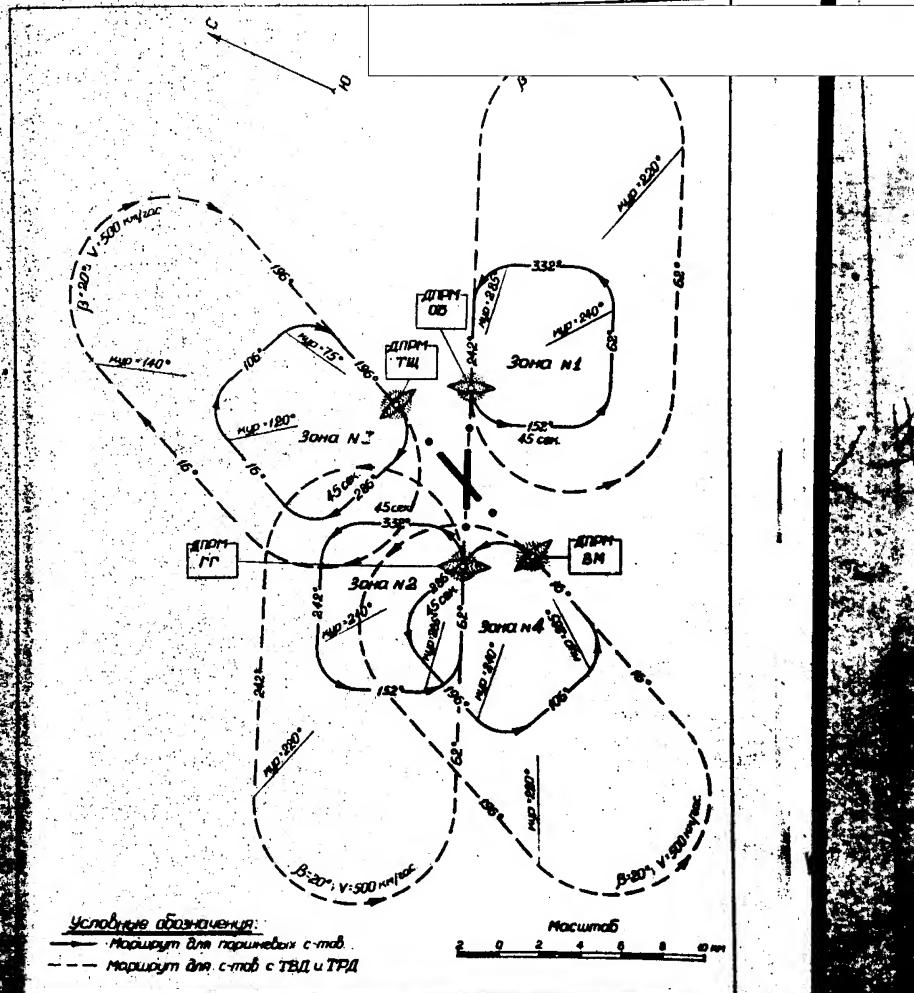
25X1

25X1

CONFIDENTIAL

Схема
зон аэродрома

26



25X1

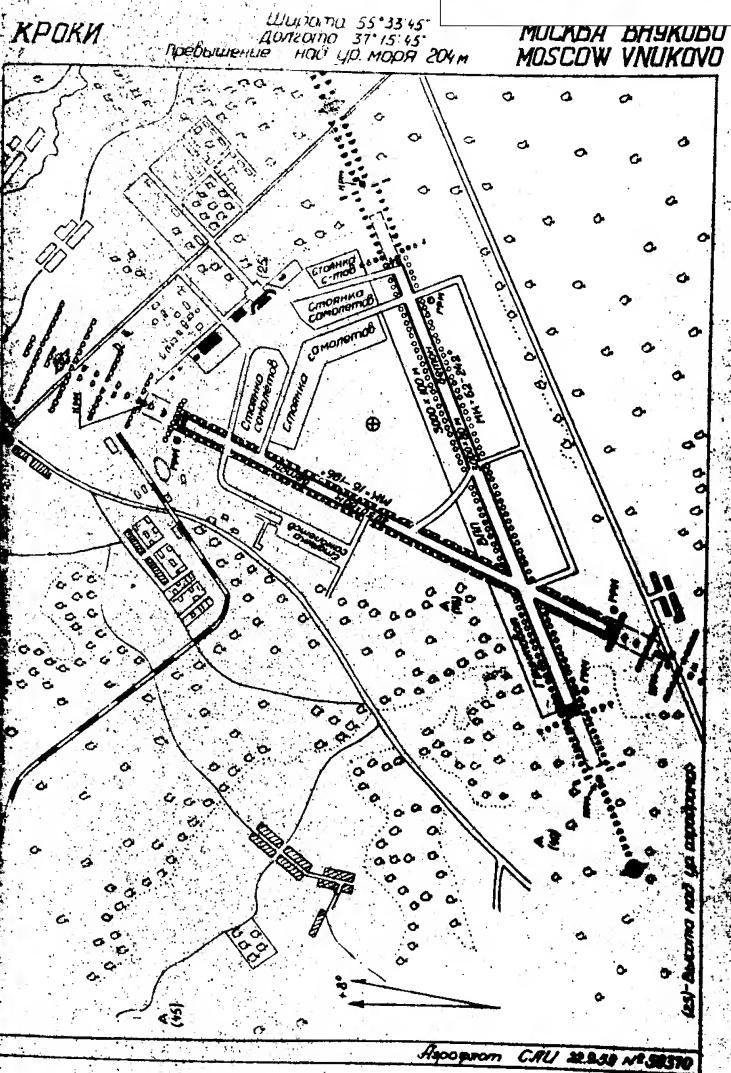
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1



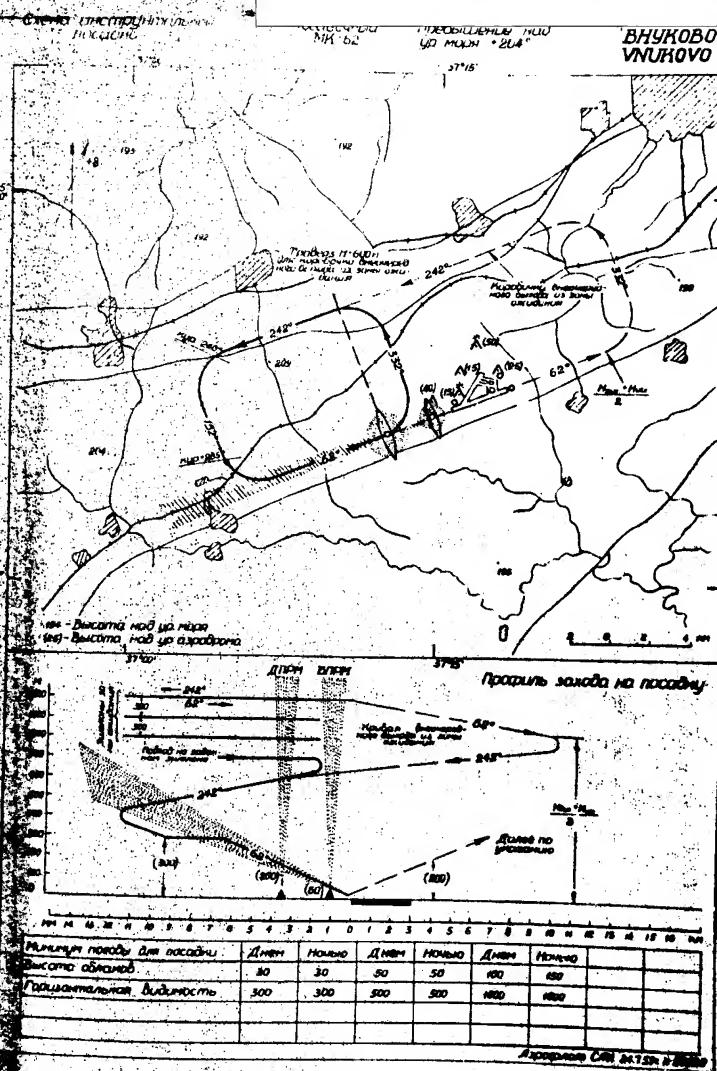
~~CONFIDENTIAL~~

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

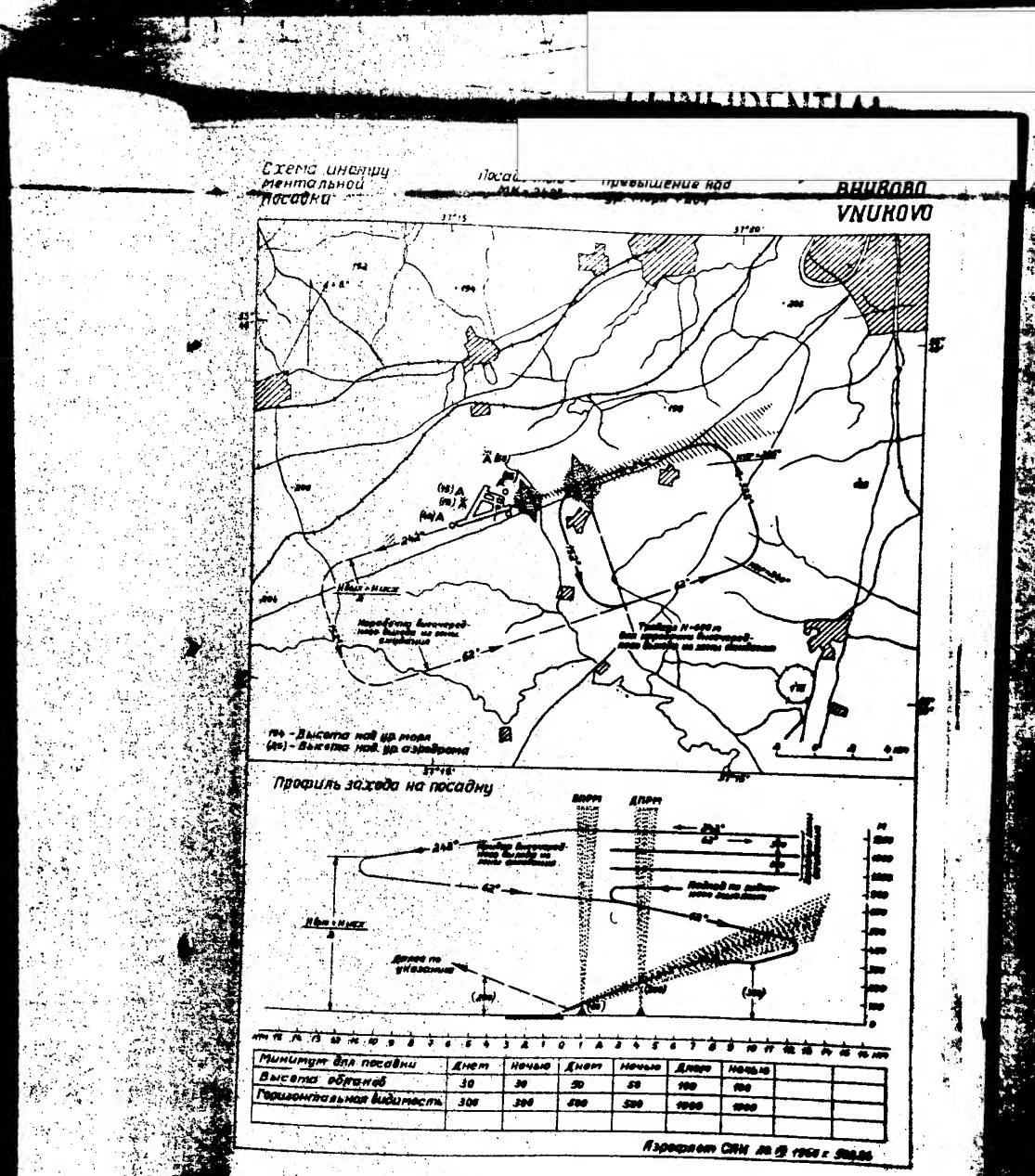


CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

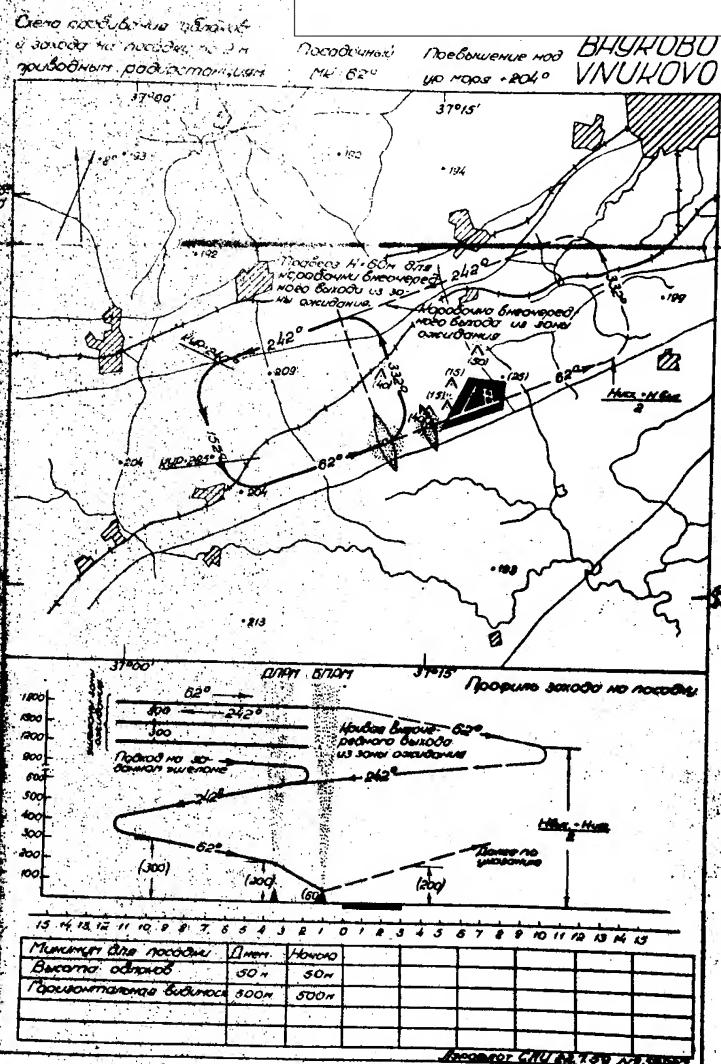


~~CONFIDENTIAL~~

25x1

25X1

CONFIDENTIAL



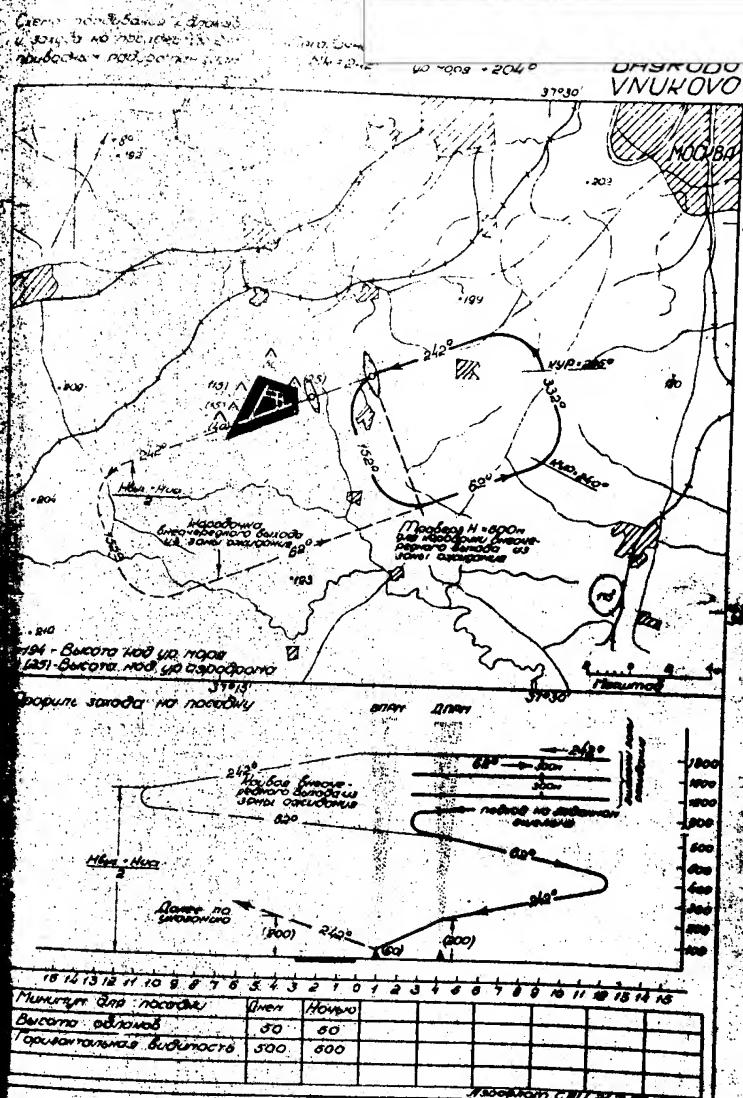
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONCLUSION



25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

CONFIDENTIAL

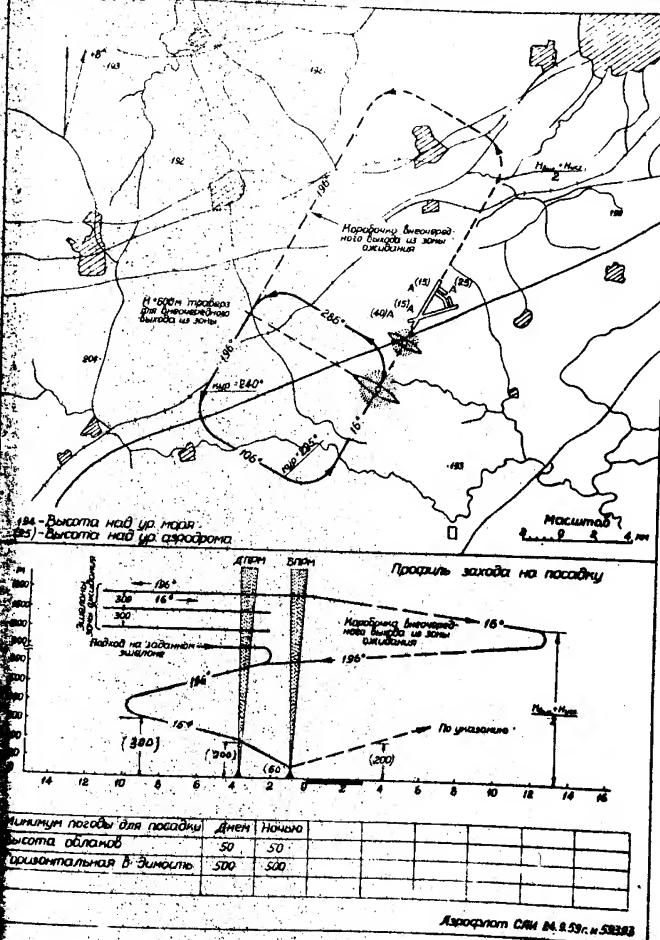
310

Схема пролетания и полета
из аэродрома на посадку по
приводимым радиостанциям

Начало полета МАК 10

Приблизительное над
поле аэродрома

ВНИКОВО



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

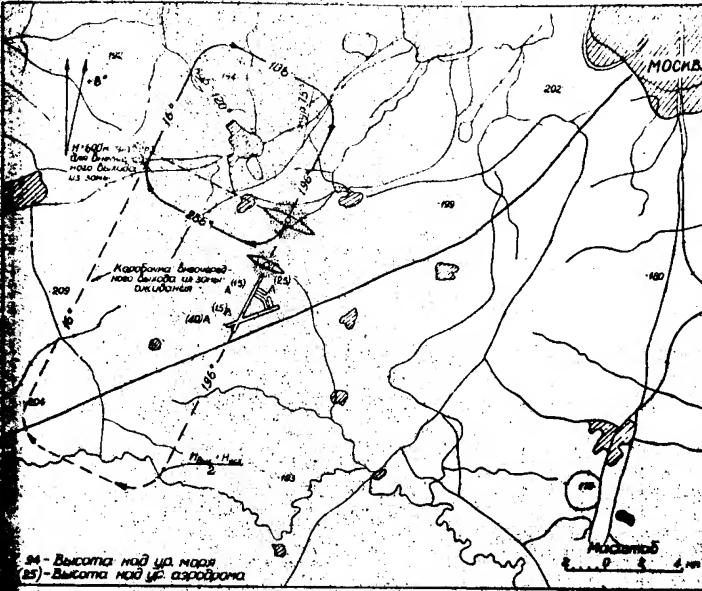
318

Форма полёта винтовой
линии по зонам
погодных радиостанциям.

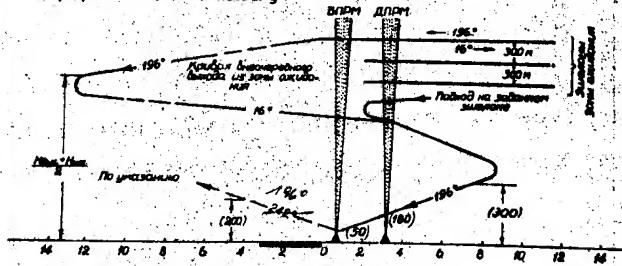
Последовательн.
ММ-196°Последовательн.
ММ-206°

ВНУКОВО

CONFIDENTIAL



Профиль захода на посадку



Минимум посадки от погоды	День	Ночью			
Высота облаков	50 м	50 м			
Горизонтальная видимость	500 м	500 м			

Аэродром СИИ 33.853 к.03364

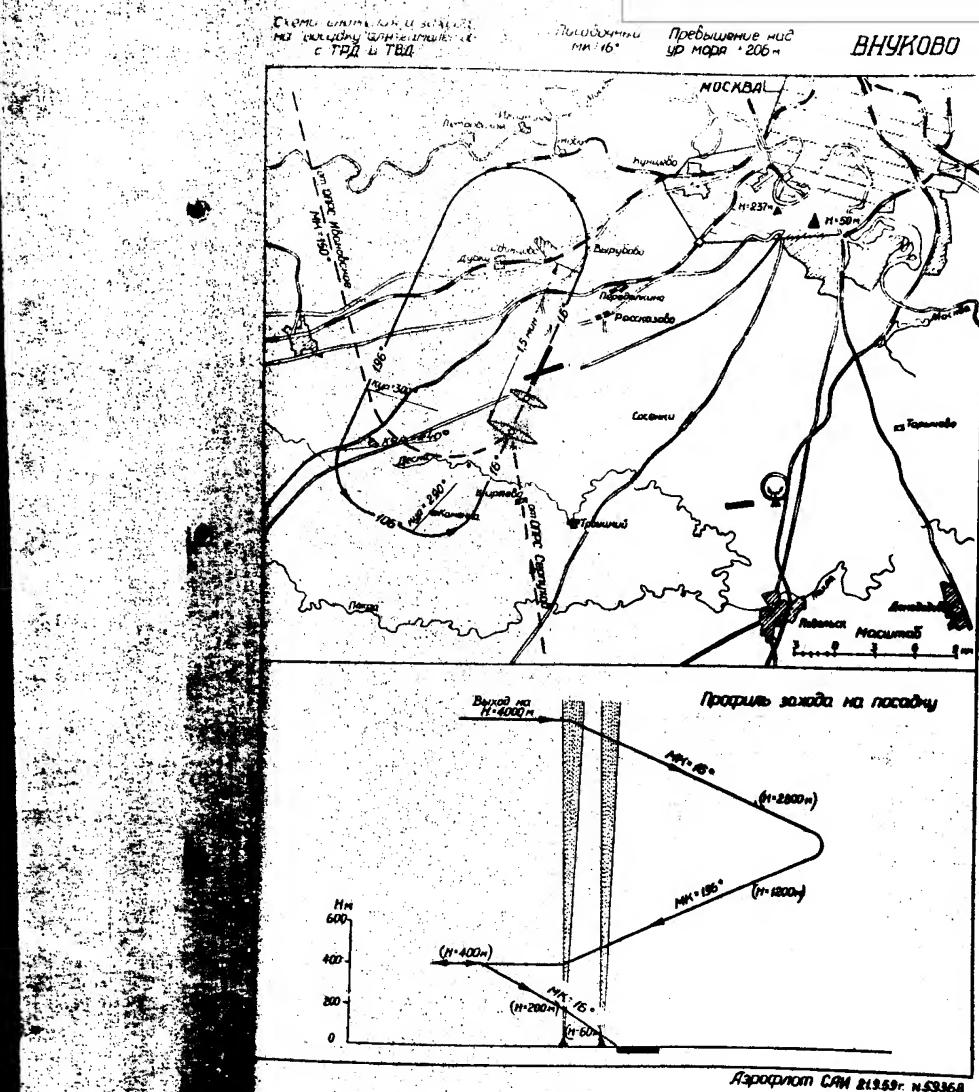
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

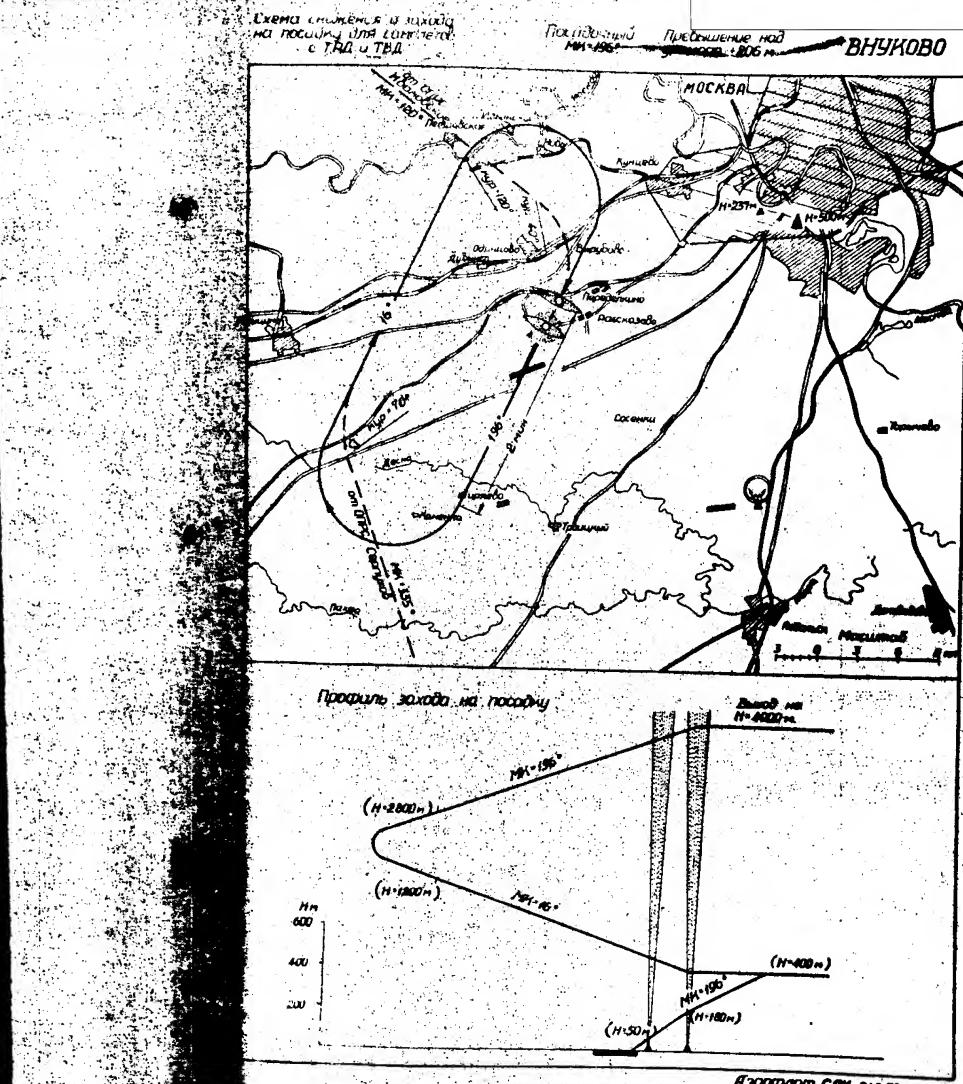
~~CONFIDENTIAL~~

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

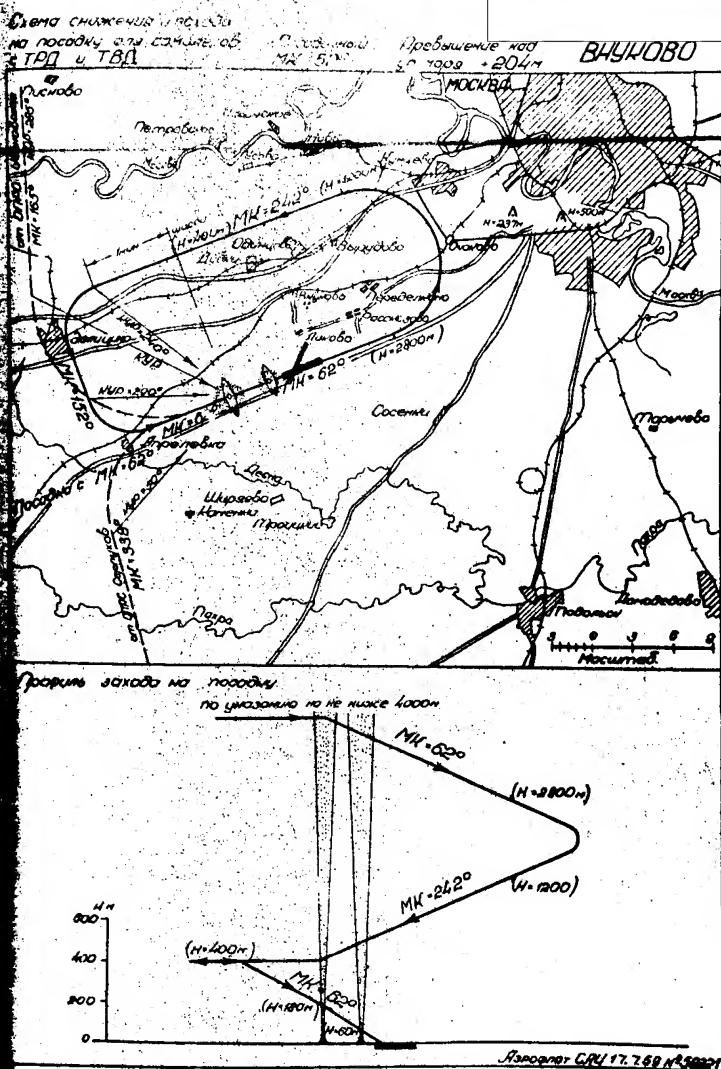


25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1



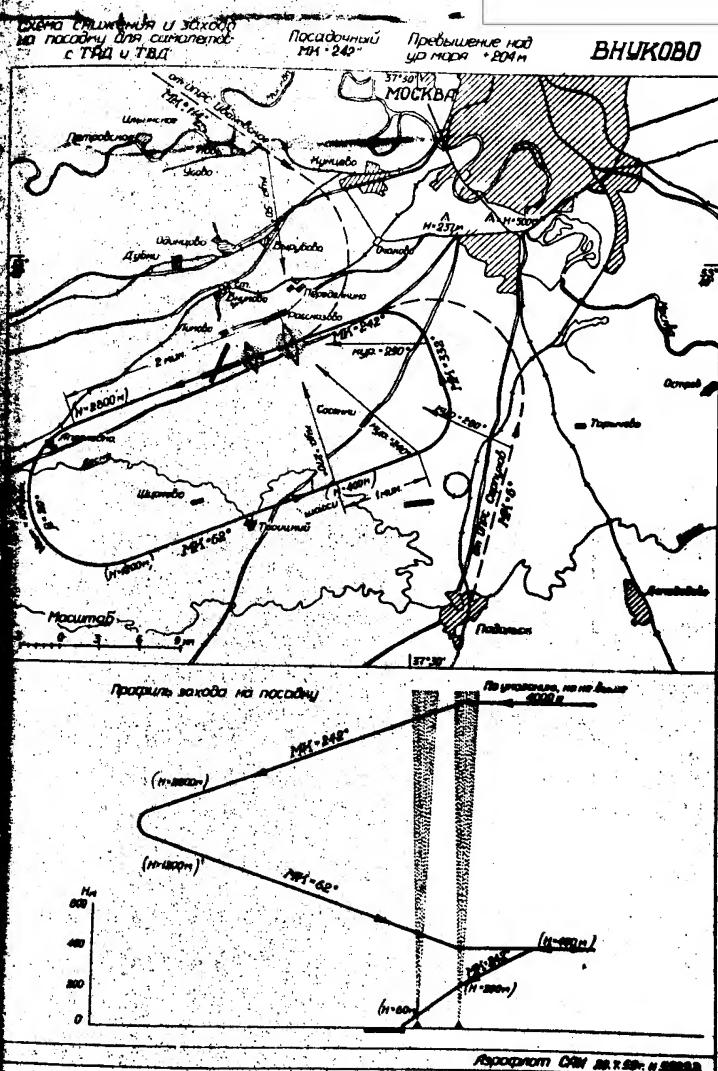
ENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

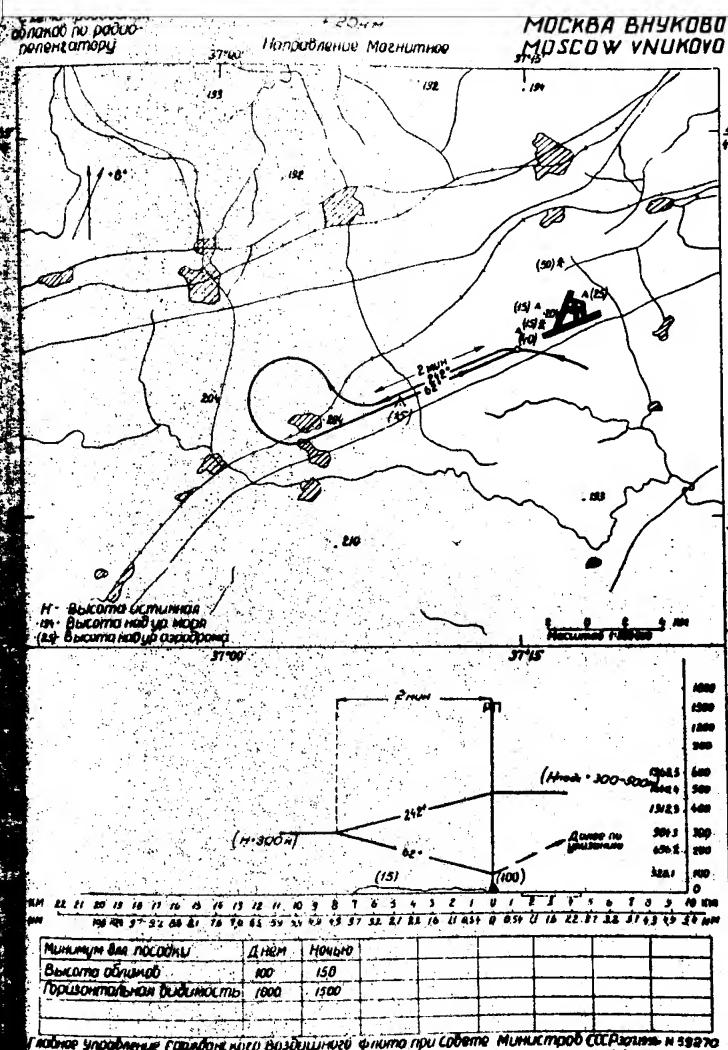


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



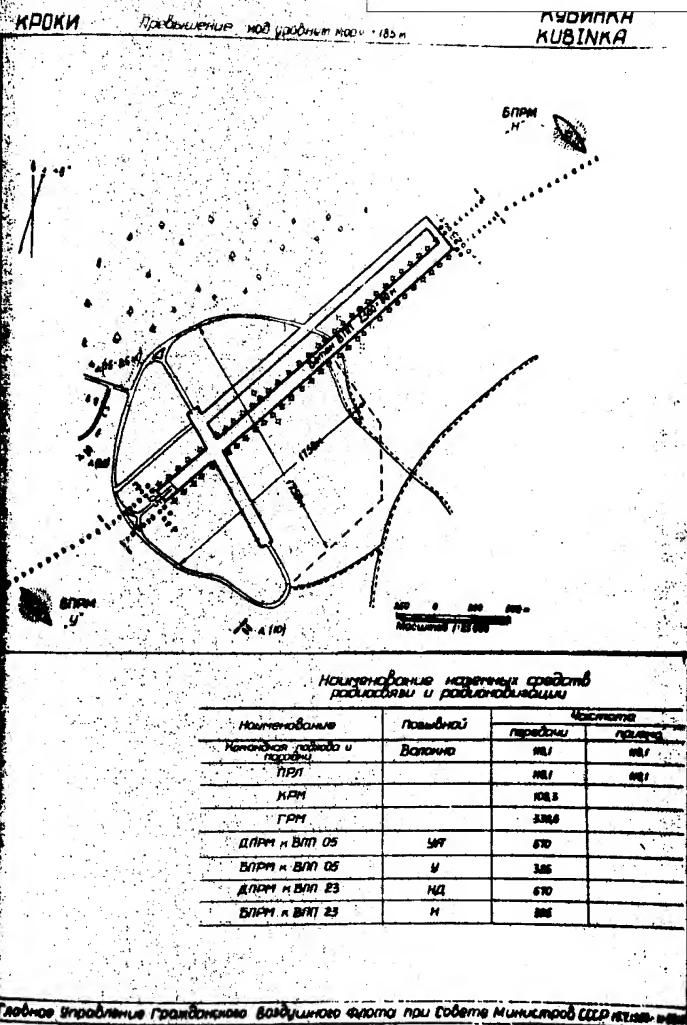
Гражданское управление гражданской части воздушно-космического флота при Совете Министров СССР Решение № 59270

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

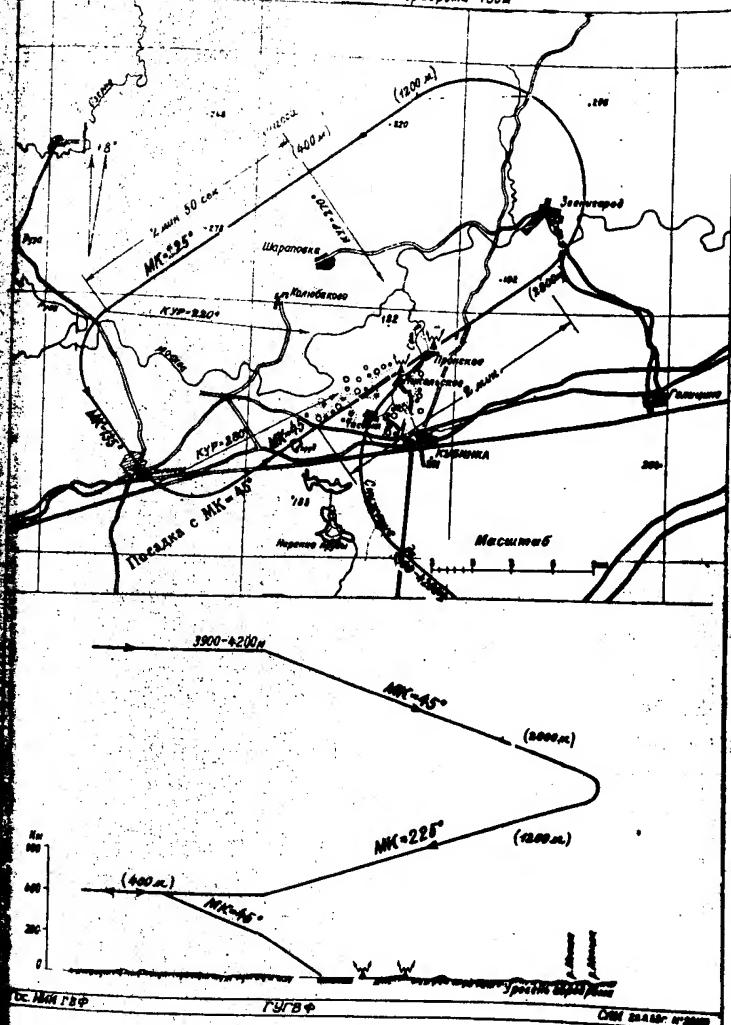
~~CONFIDENTIAL~~

25X1

*Временная
Схема сноски и захода
на посадку для самолетов
С Т 22 и Т 94*

Магнитный курс посадки
45°
Высота аэродрома 185м

КУБИНКА



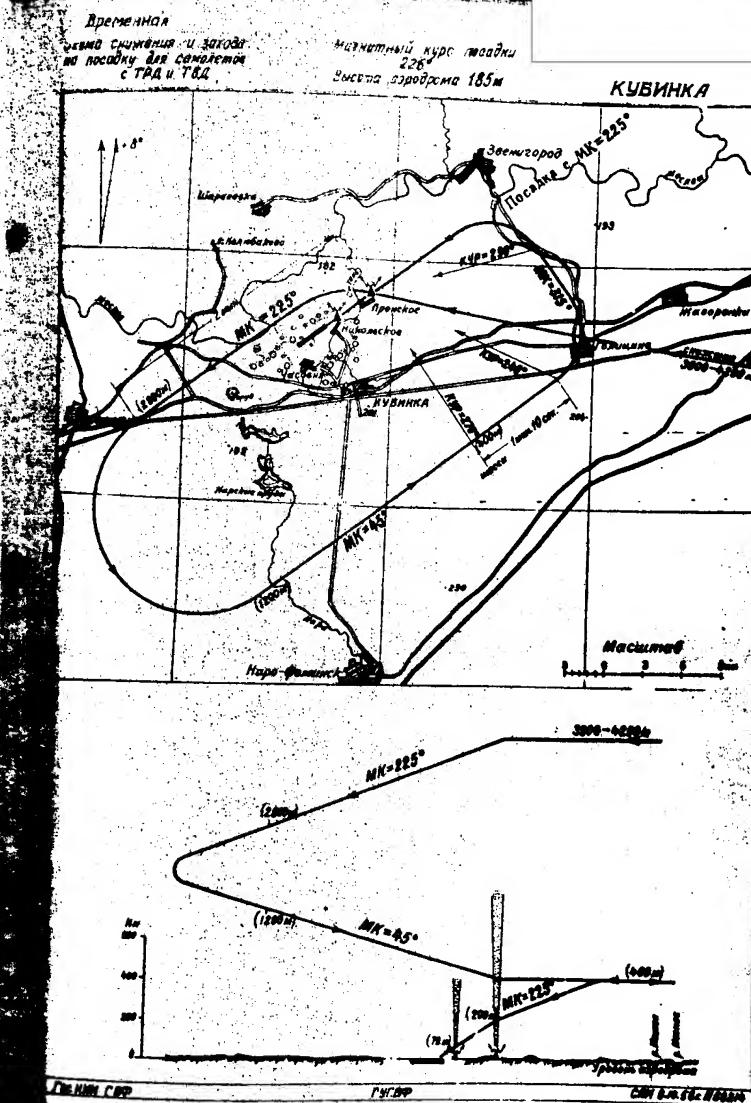
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

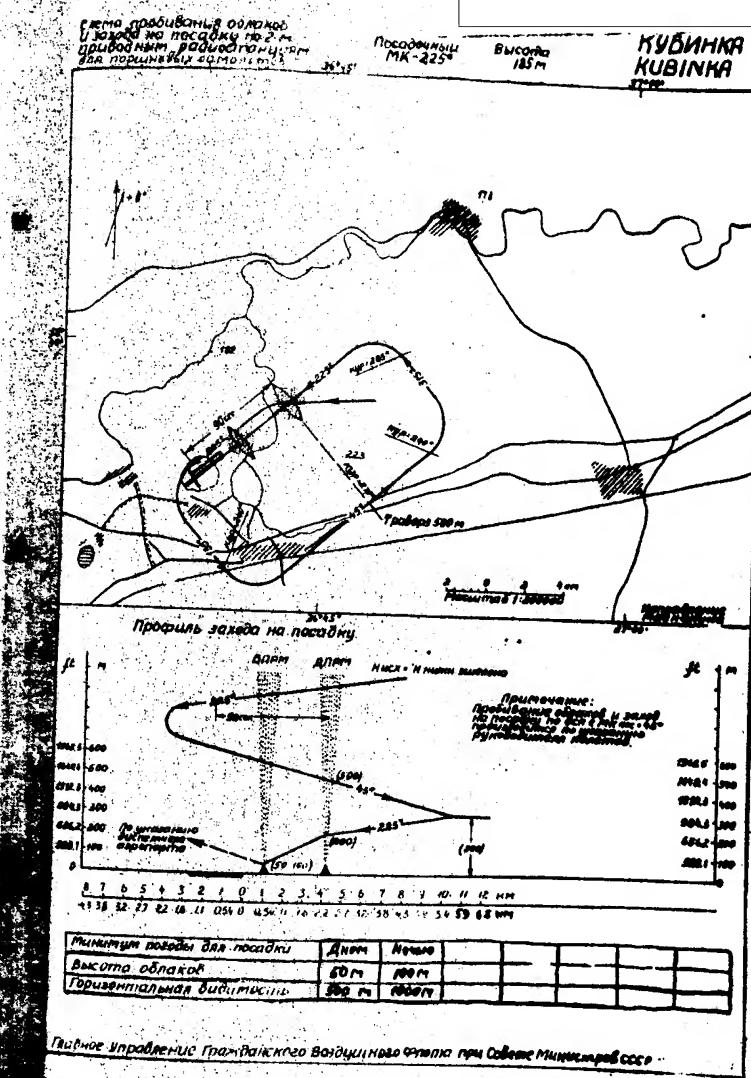


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

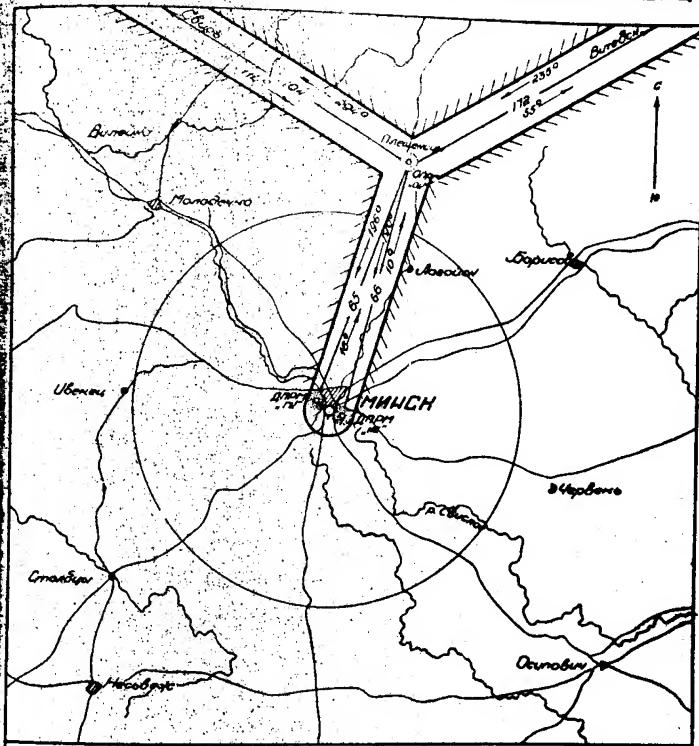
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема боевого
вывода из РЛС

МИНСН(ПОШИЦА)



Беззапасное истинное
высото полета бровчук
50 м - 400 м.

Наземное р/средство РЛС

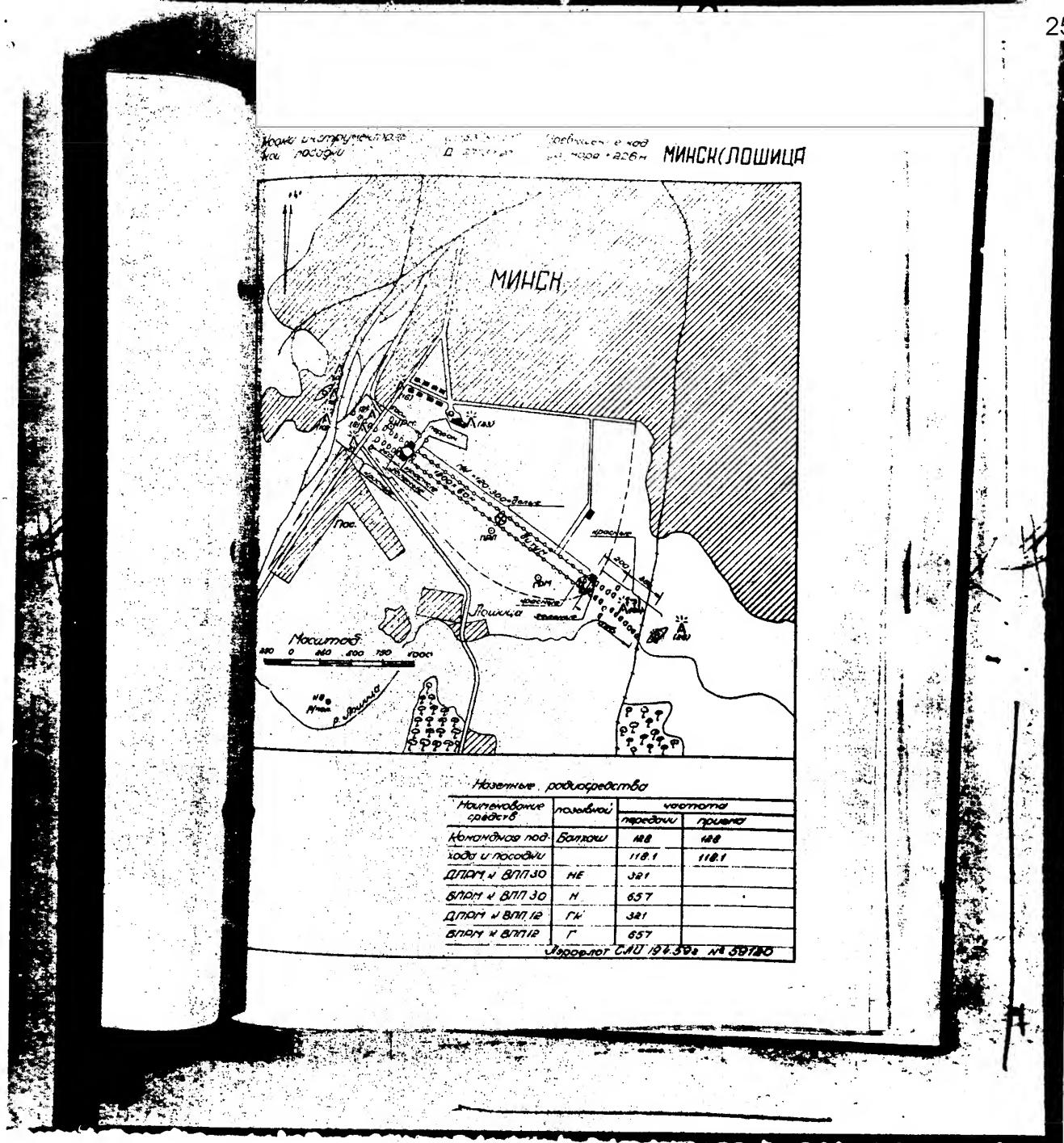
Наименование	Гаштвой	Число
Головное средство	УЧИУ	передовая приемника
Служебное	УЧИУ	6620 0670 день
—	Баланс	3608 злов ночь
Командное	Баланс	185 злов
Операторский	УЧИУ	3445 2624 0670 день ночь

Кодир.нр. СРН 10.4.080 № 58126

CONFIDENTIAL

25X1

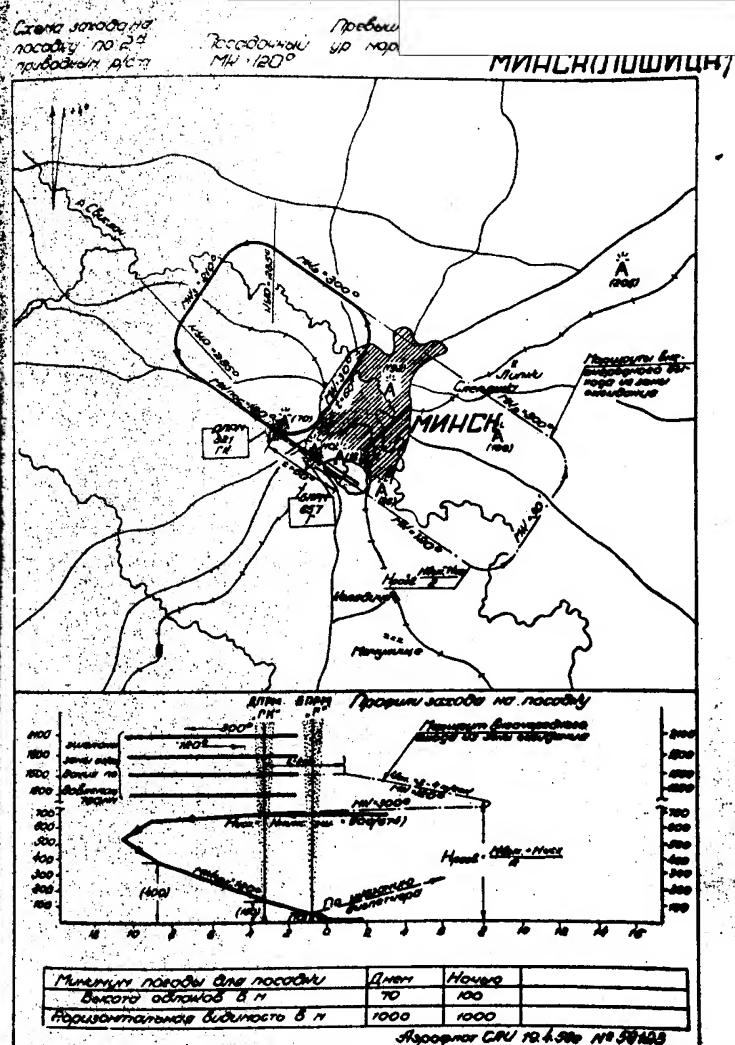
25X1



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

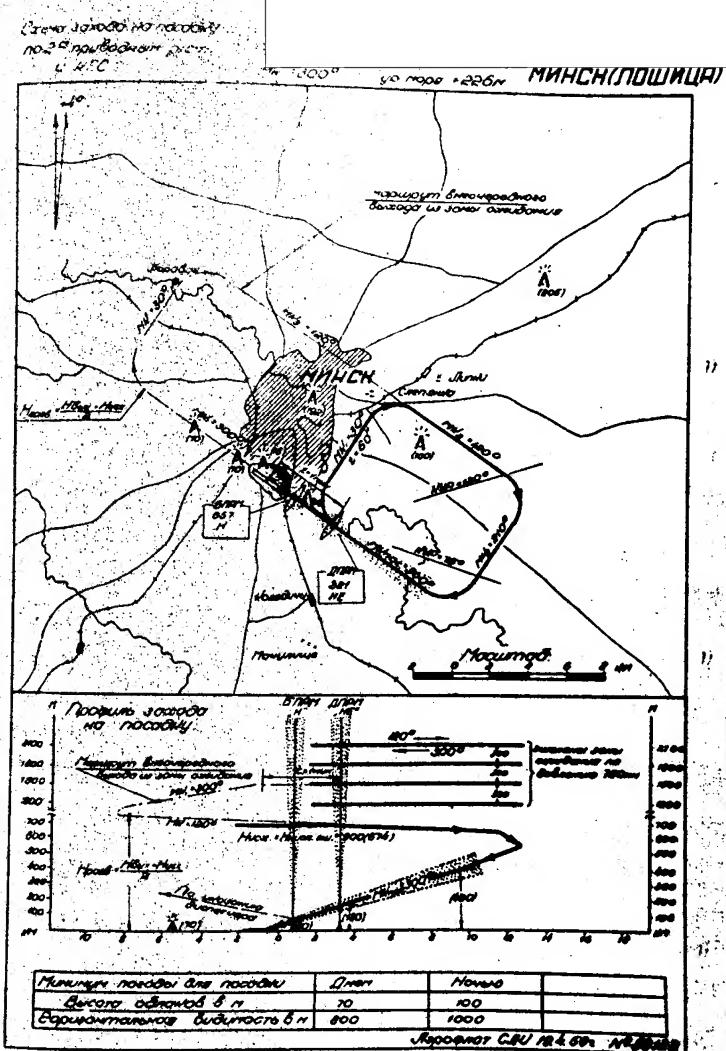


CONFIDENTIAL

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1



~~CONFIDENTIAL~~

25X1

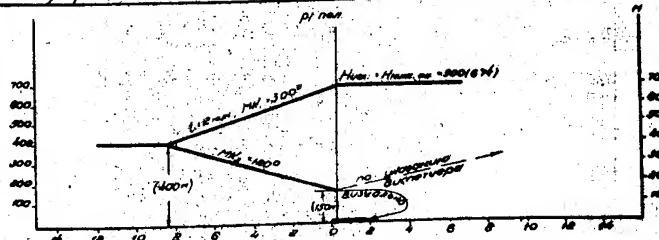
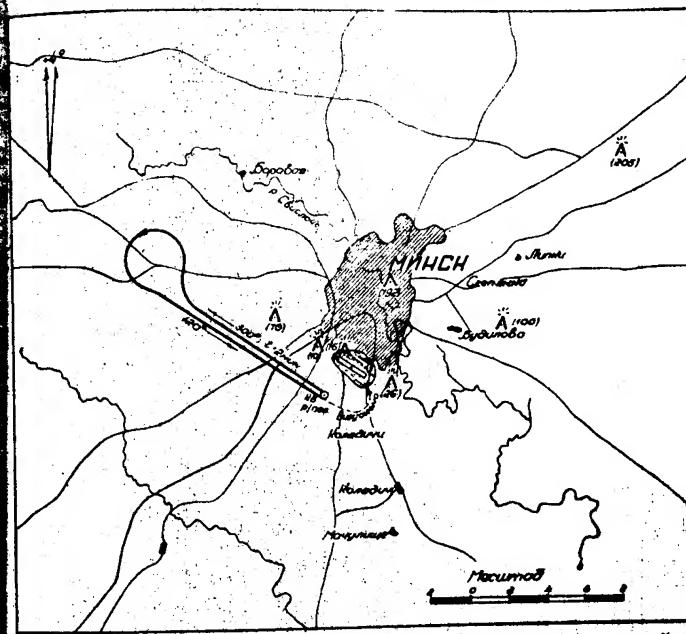
CONFIDENTIAL

25X1

Censo populacional
estimado no p/mer.

Рекомендую
все 3 тома + 2267

МИНСК (Башкад)



Плановый расход масла моторного	1500	Новото	
Бывшее количество в н.	150	300	
Запасное количество будущего	1000	3000	

Стартовот GRU 12.6.58г № 50126

CONFIDENTIAL

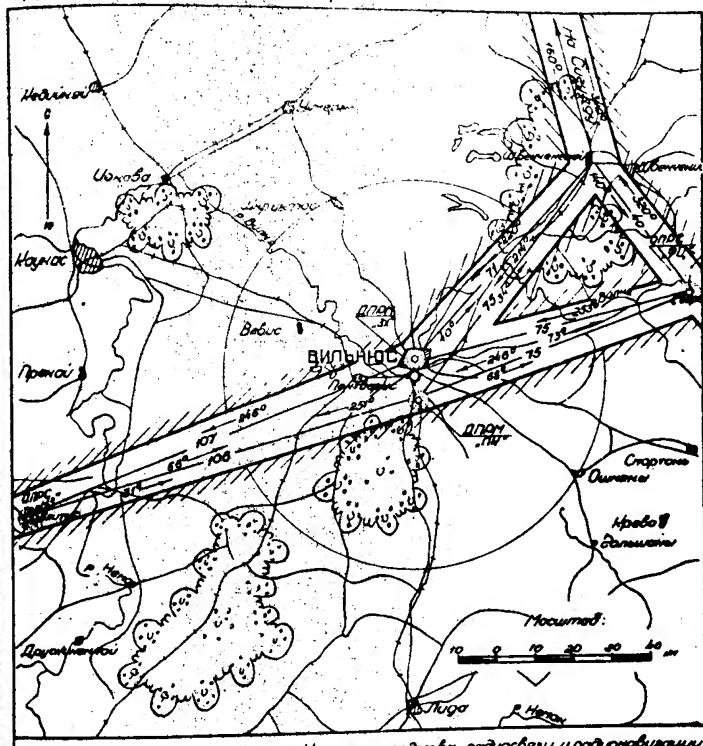
25x1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема вылета самолета
и района АТС

ВИЛЬНЮС

Наземное сопровождение радиосвязи и радиомониторинга
расширением АТС Вильнюс.Балансовая высота полета бреющему
50 км = 400 м

Наименование сектора	Границы	Частоты
Северо	кубенка	10000 10100
—	—	10200 10300
ОПДС Свире	94°	770 кн
ОПДС Алитус	113°	450 кн
ИВ а/на	УДФ-5	10400 10500

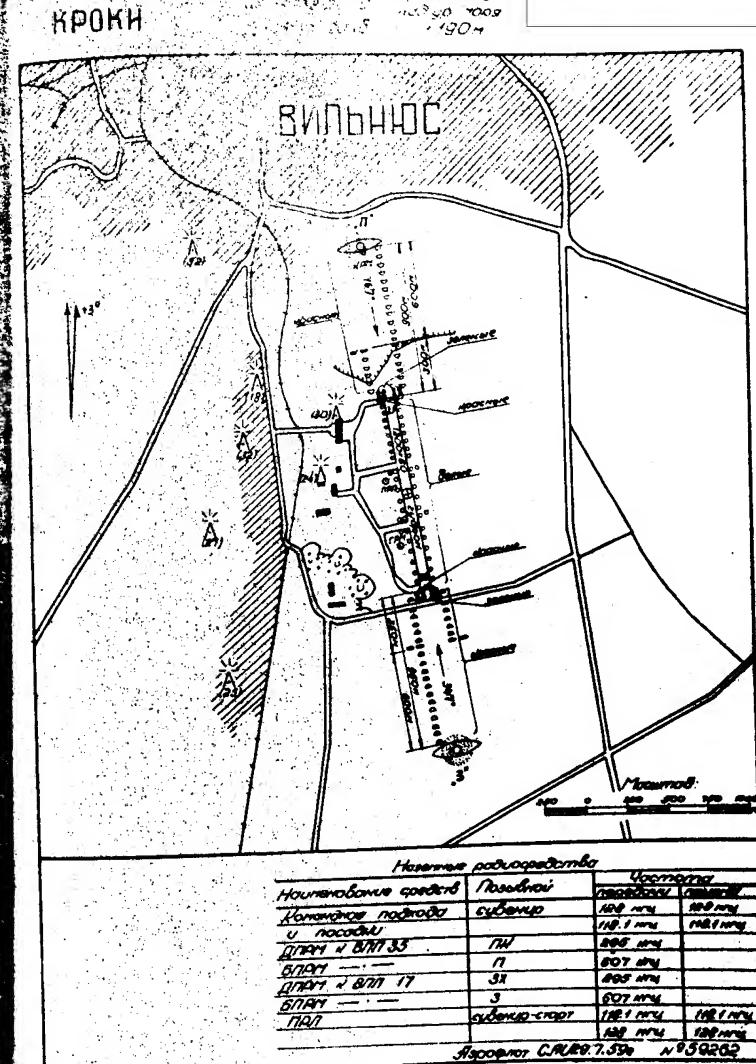
Регистрот СРУ 8.4.590 №50104.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL



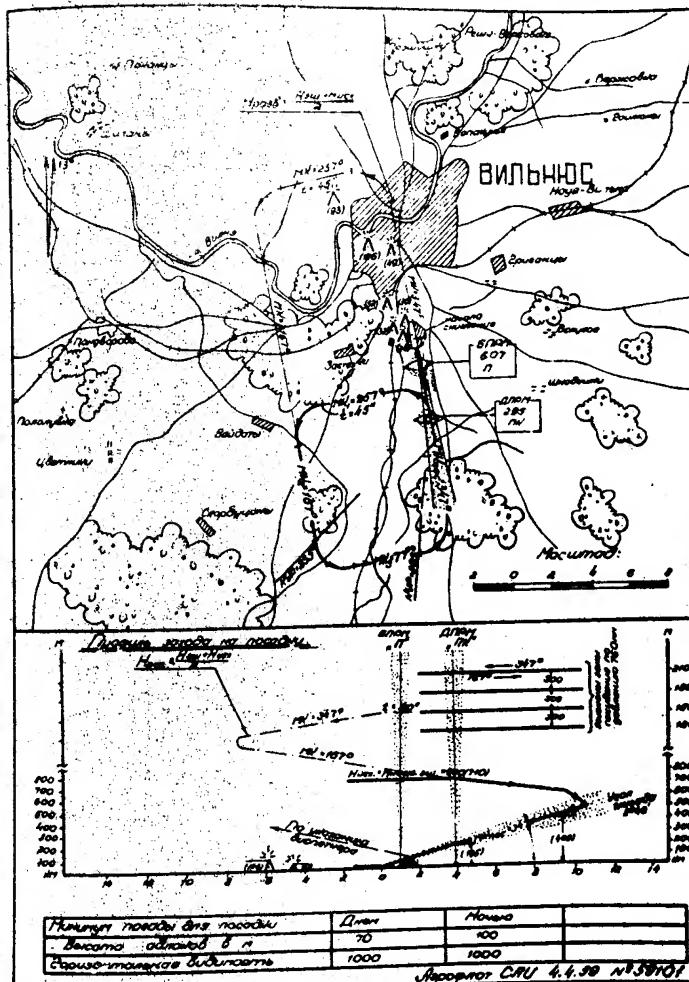
25X1

VENTIAS

25X1

CONFIDENTIAL

ВИЛЬНЮС



25X1

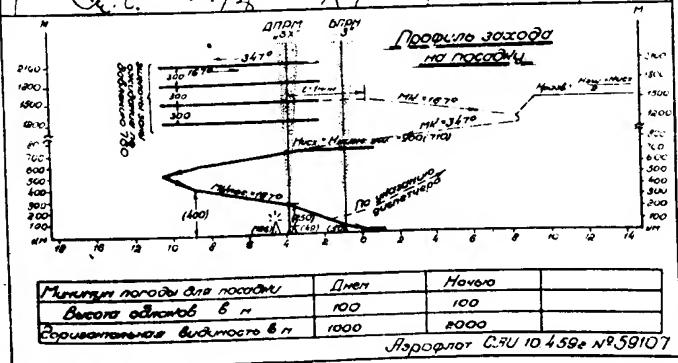
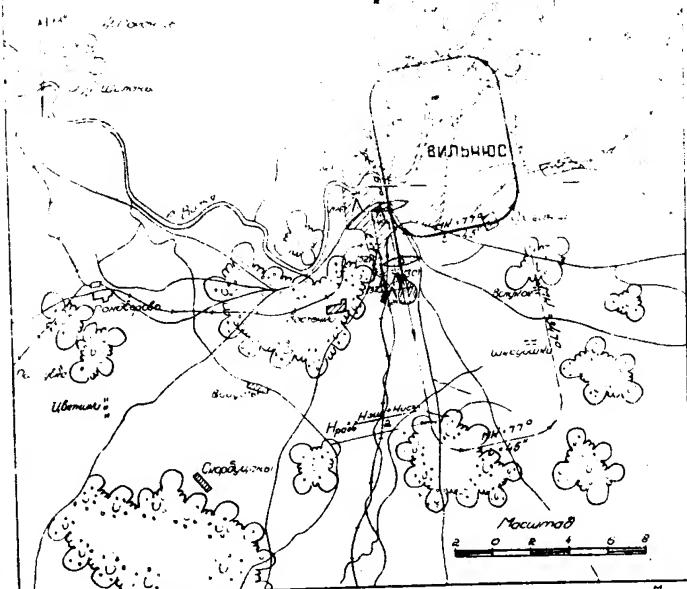
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

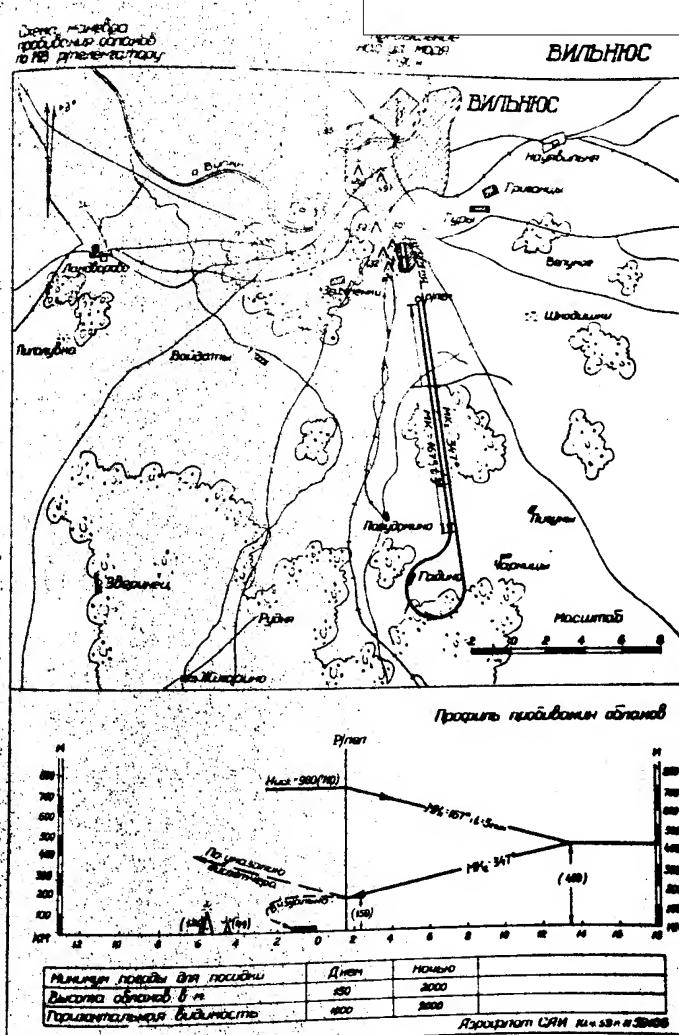
ВИЛЬЧНОС

**CONFIDENTIAL**

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

**CONFIDENTIAL**

25X1

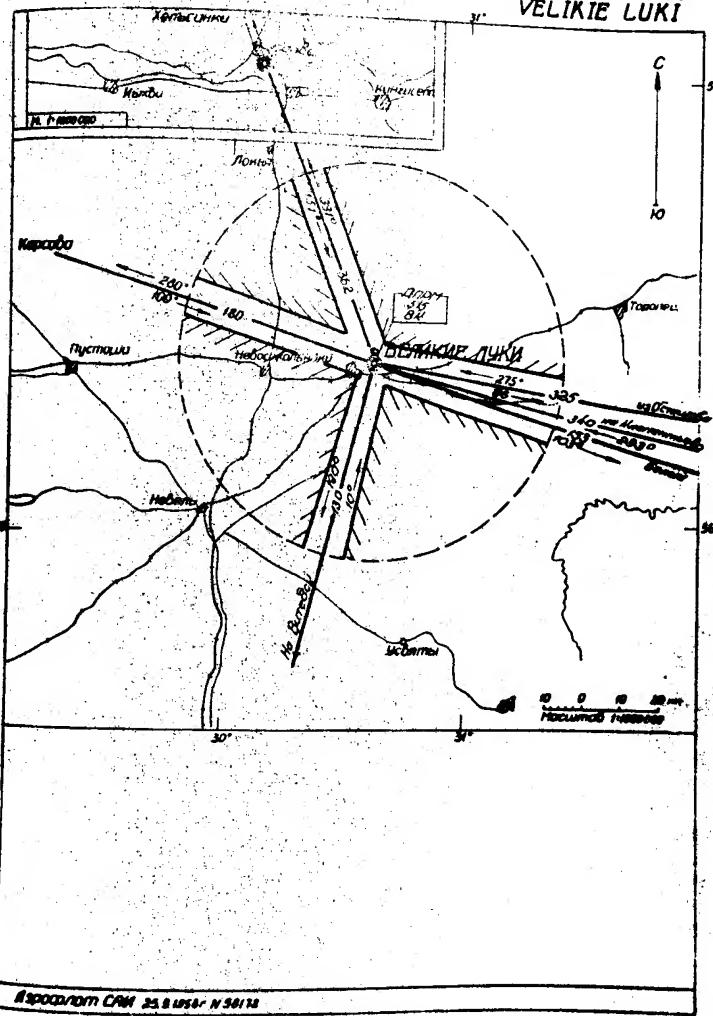
25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

**Схема входа в
район АДС**

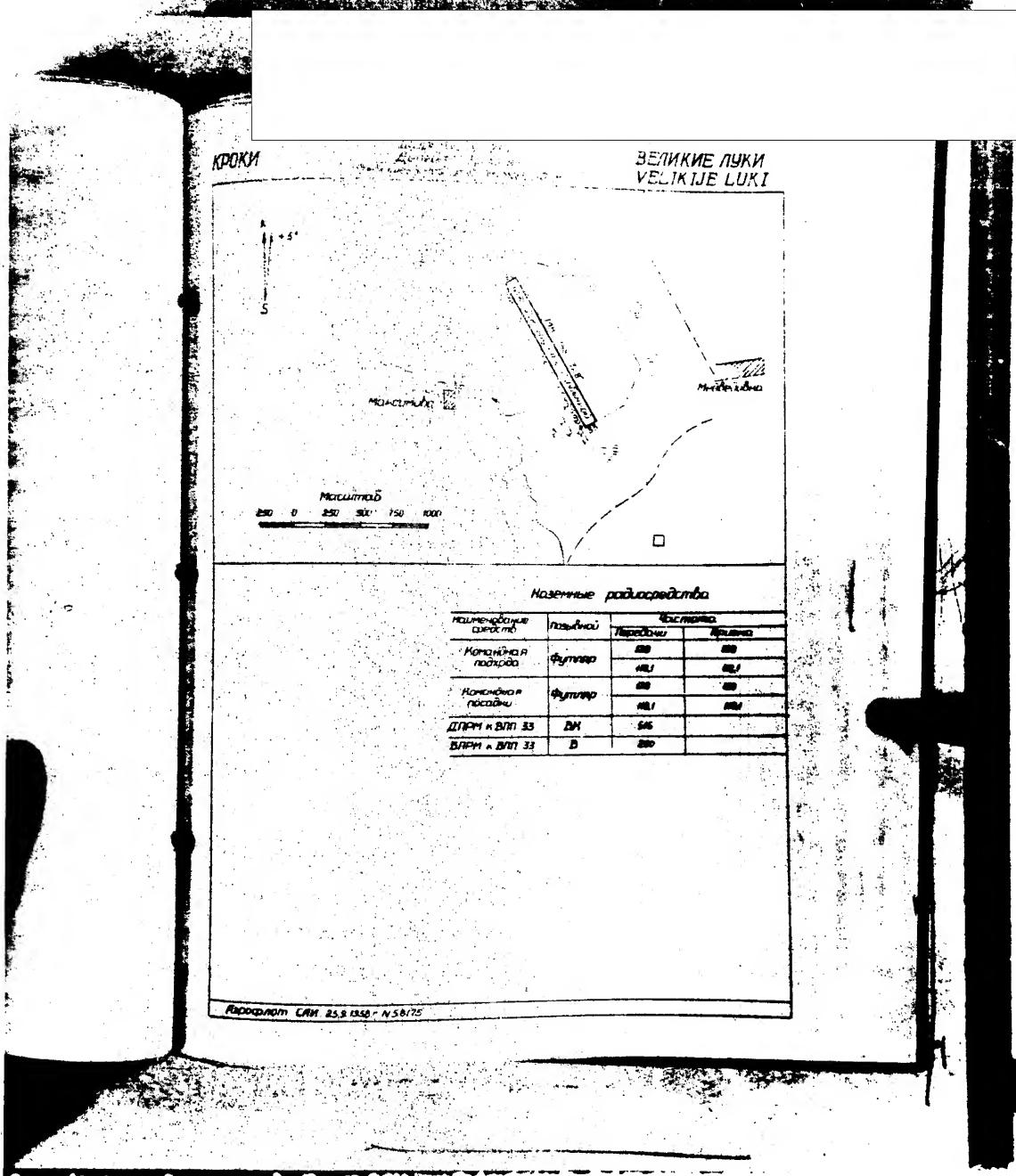
ВЕЛИКИЕ ЛУКИ VELIKIE LUKI



CONFIDENTIAL

25X1

25X1



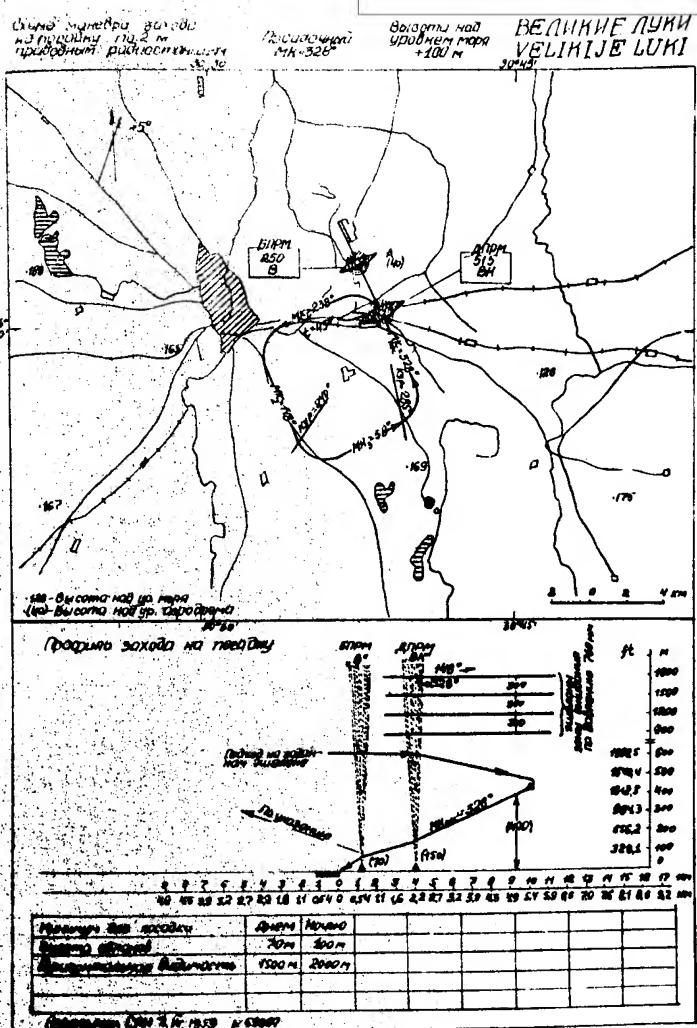
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



25X1

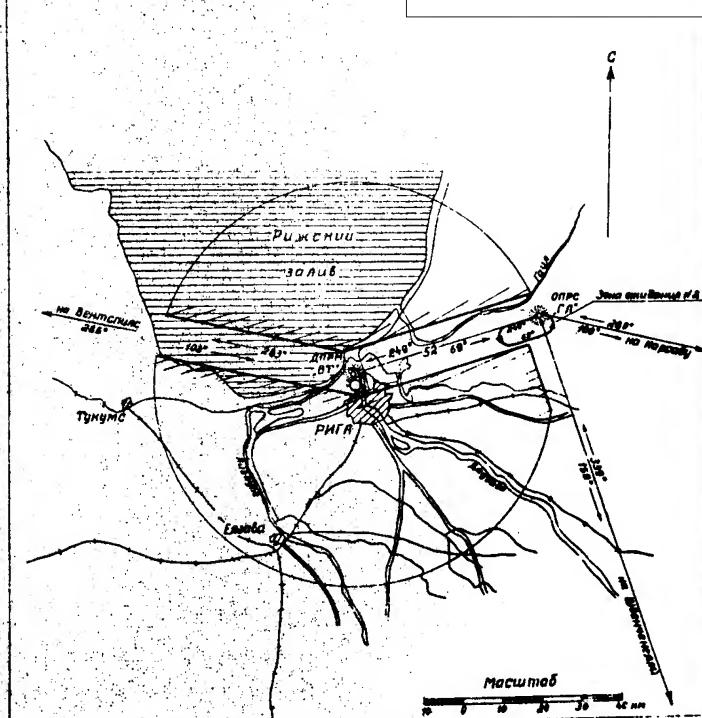
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

Схема входа и выхода
в район АДС

РИГА Шпицбергенский



Масштаб

Безопасная истинная
высота полета в рай-
оне АДС радиусом 50км+400мНаземные средства радиосвязи и
радионавигации РДС Рига

Наименование средств	Позывной	Частоты	
		передатчики	приемники
Нормальная	ДОН	14070 14100	14150 14180
Связь РДС	ДОН	14120 14150	14170 14200
ОПРС (искусств.)	ГЛ	365	
Радиовизир	УМЦ	14140 14160	14150 14180
ОПРС (гориз.)	ЕЛ	371	

Лист №1 из 4 1989 г. N 59109

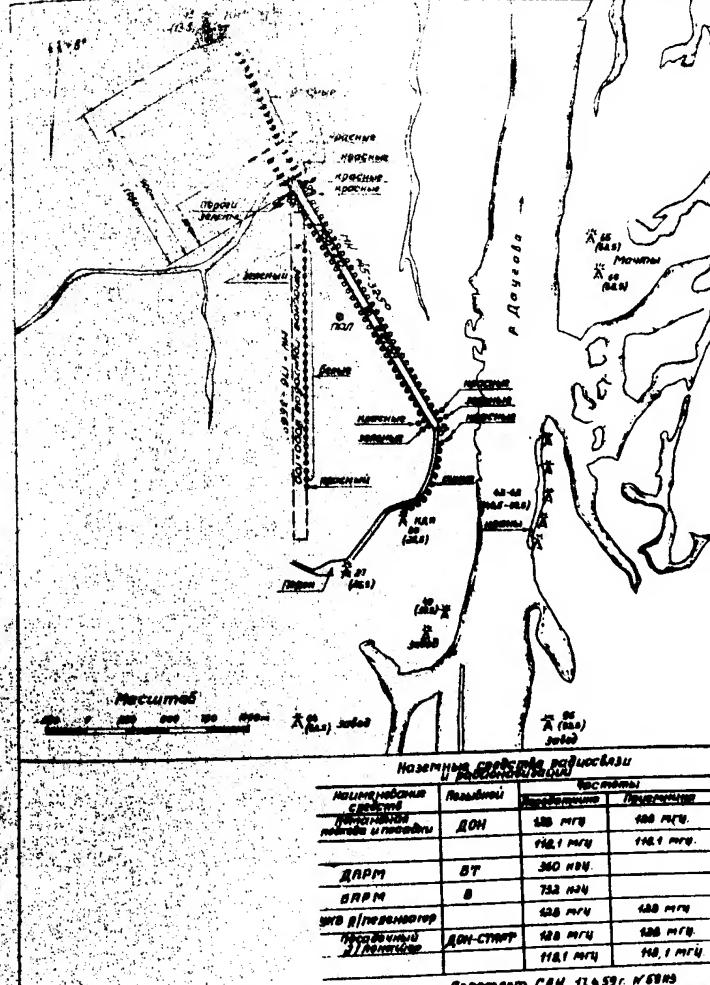
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

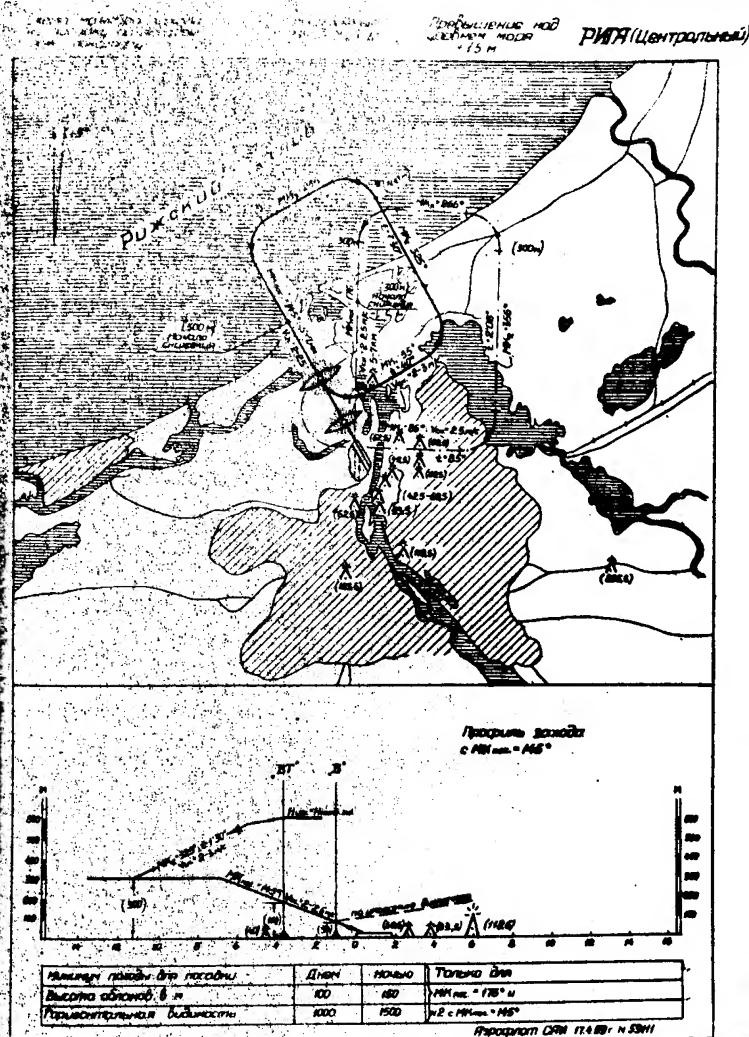
CONFIDENTIAL
РИГА
/Центральный/

КЕРКИ СИСТАМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОДЪЕМНИКА
 ПОДЪЕМНИК ПОДЪЕМНИКА + 1.5м



CONFIDENTIAL 25X1

CONFIDENTIAL

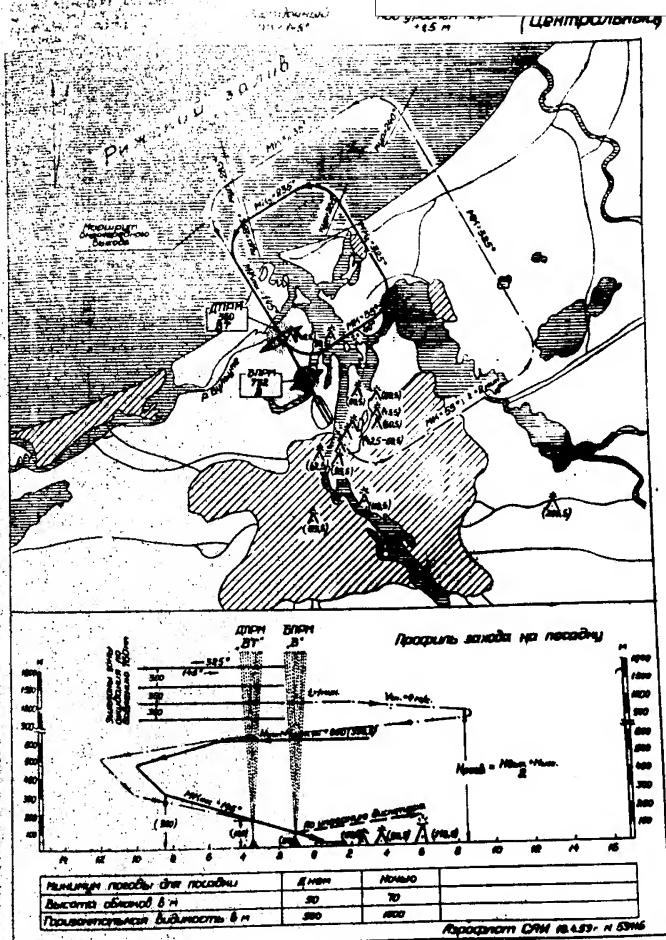


CONFIDENTIAL

25X1

MELDEMPFLAU

25X1

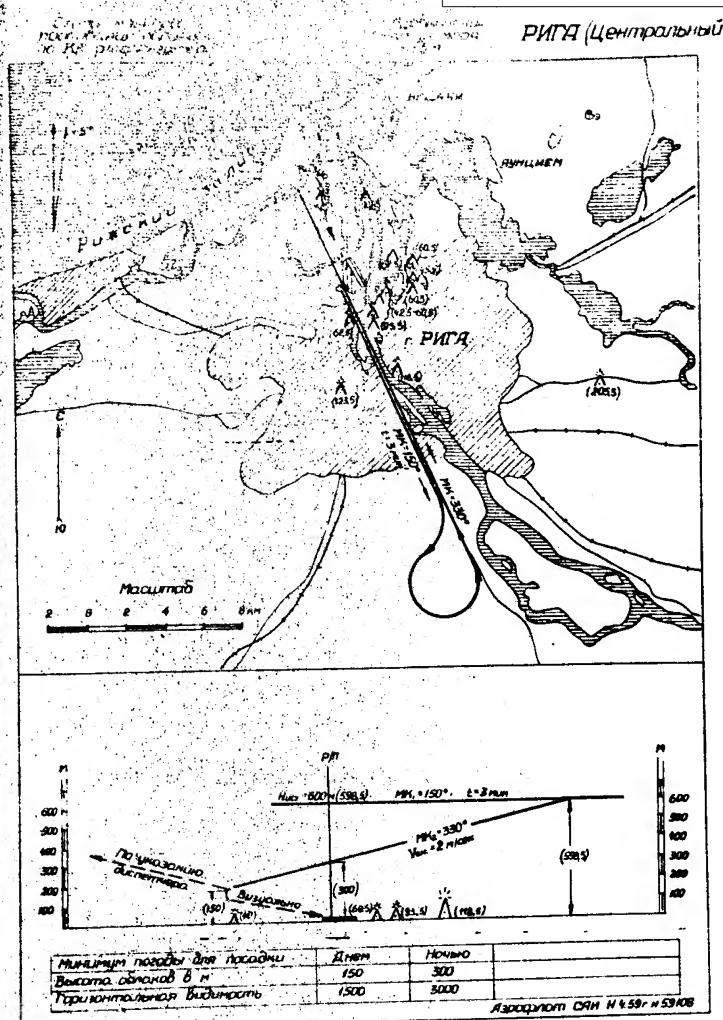


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

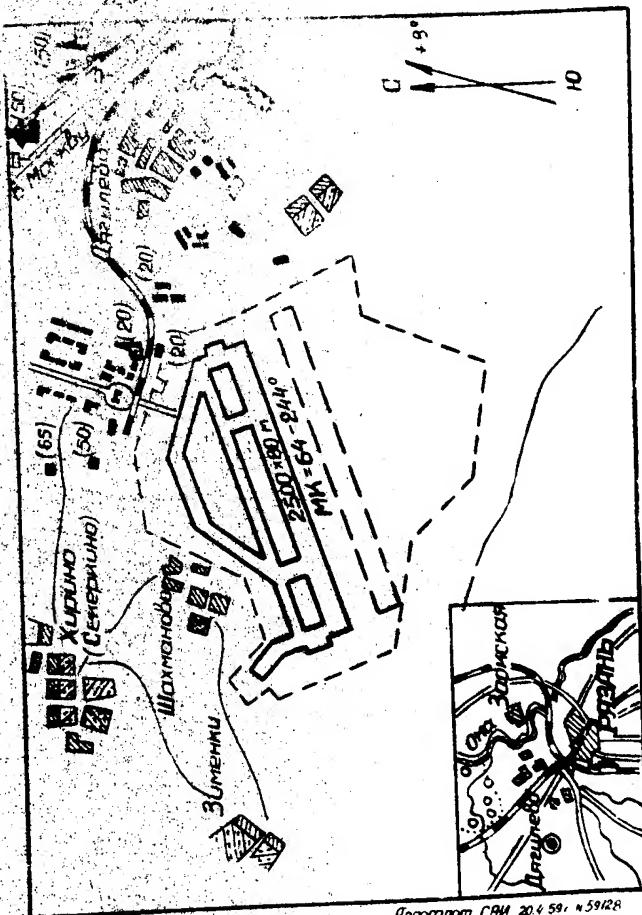
25X1

25X1

CONFIDENTIAL

PUSHED

25X1



Аэрофотосъемка СССР 20459, № 59128

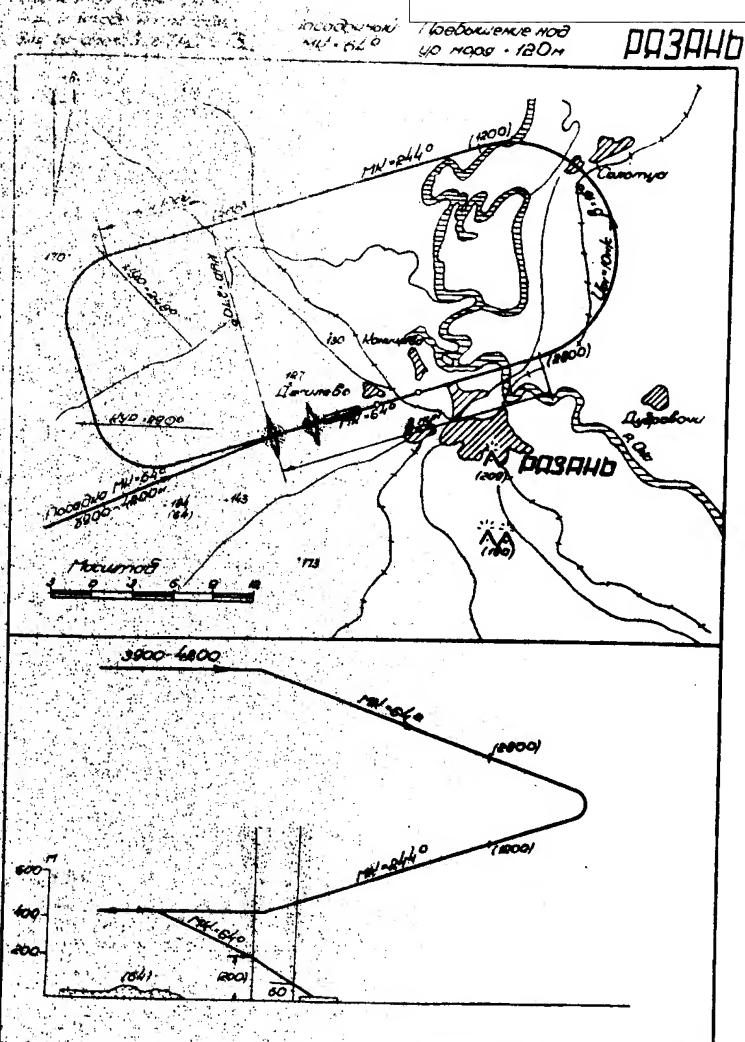
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



PROGRESS CARD 184592 N° 59189

CONFIDENTIAL

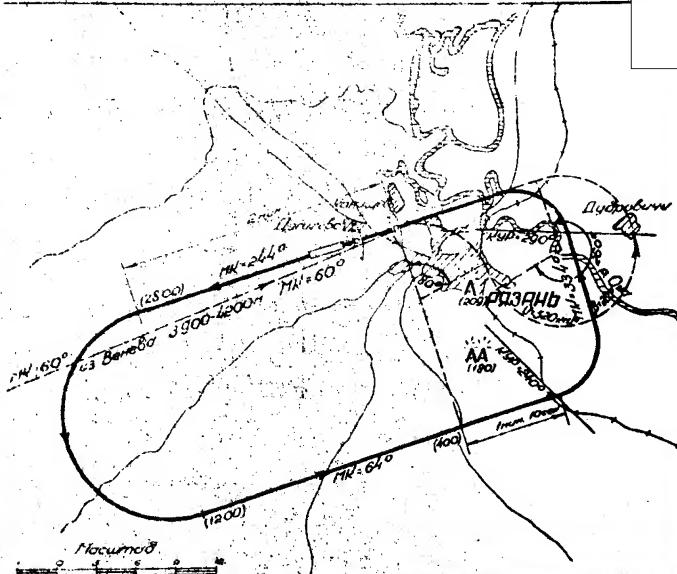
25X1

CONFIDENTIAL

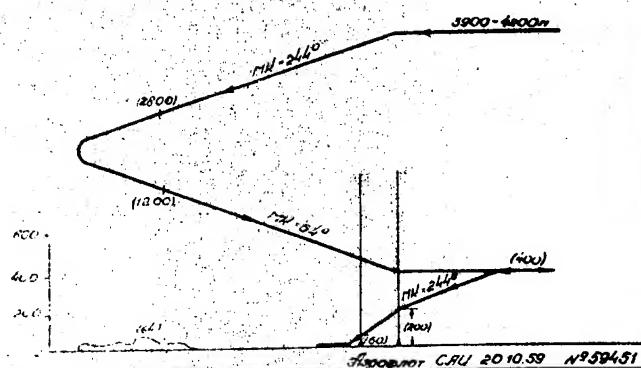
25X1

Планы для съемки
наиболее важных
объектов на территории
СССР в районе г. Тула. Масштаб
1:1000000. Высота 120м.

разрыв



25X1

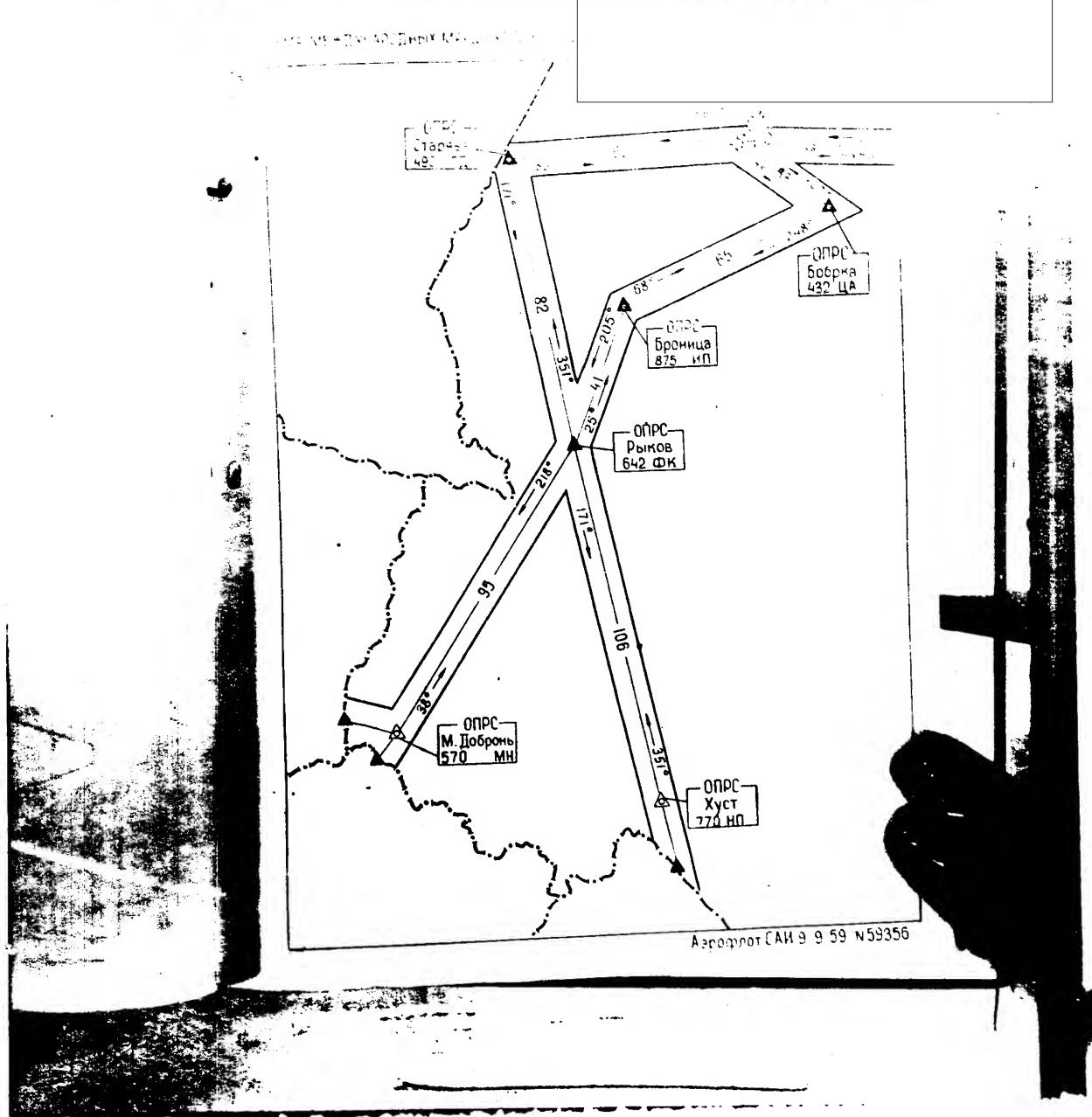


CONFIDENTIAL

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

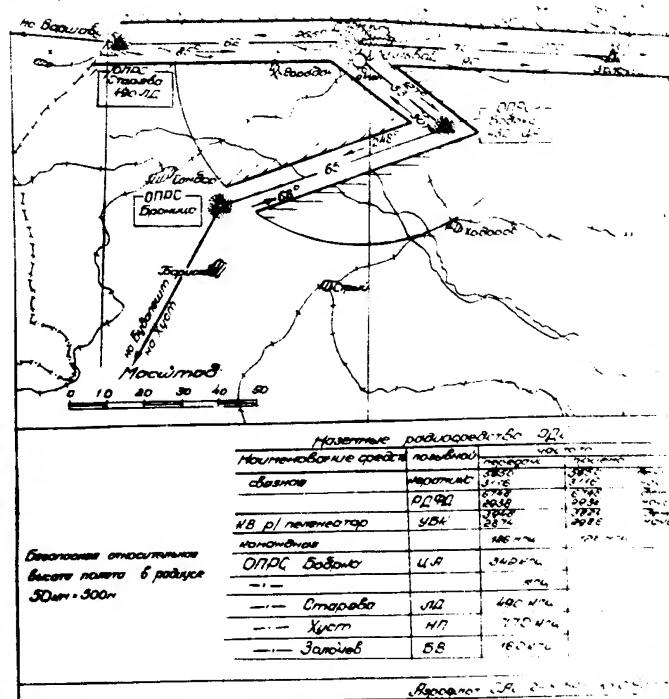


CONFIDENTIAL

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

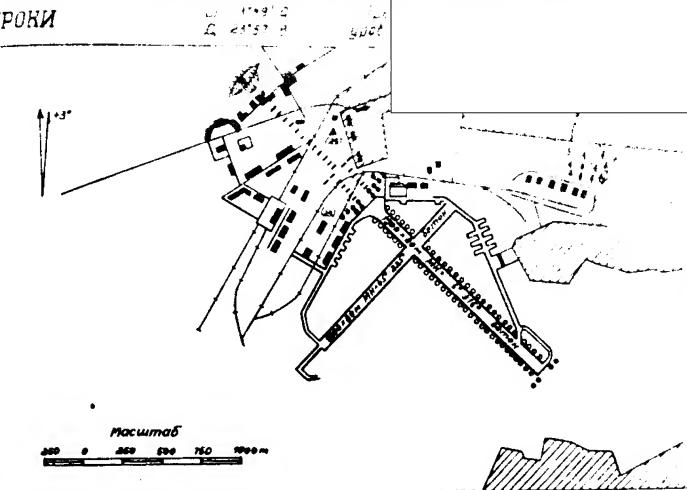
25X1



CONFIDENTIAL

25X1

КРОКИ



Наземные радиосредства

Наименование средств	Позывной	Частота	
		передачи	приема
Нормальная подсветка и посадки	Нормаль	520 мгц	500 мгц
ДПРМ	ГД	515 мгц	501 мгц
БПРМ	Г	650 мгц	
ДПРМ	ФС	515 мгц	
БПРМ	Ф	650 мгц	

Аэрофлот СССР 19455 N 58127

CONFIDENTIAL

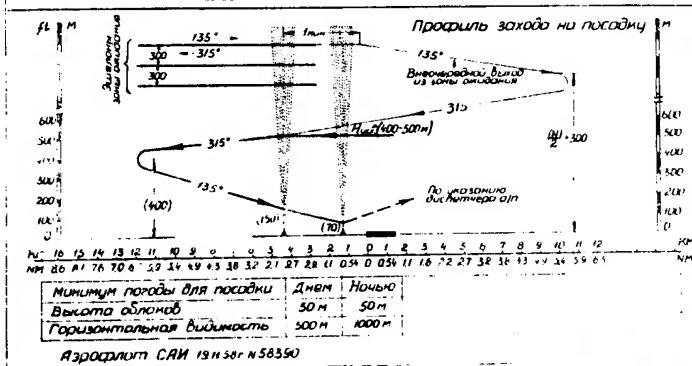
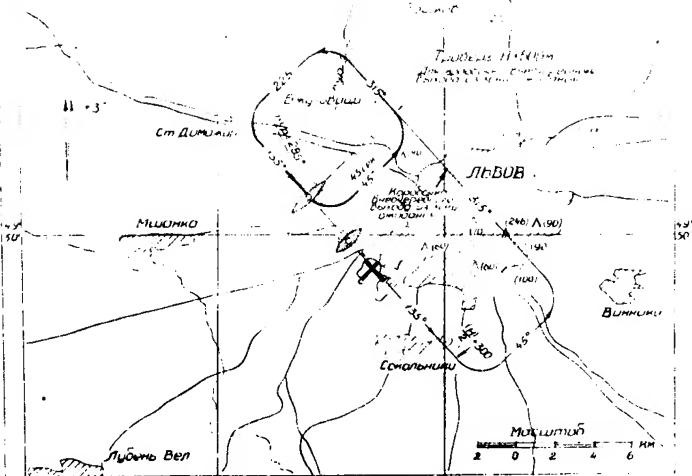
25X1

~~CONFIDENTIAL~~

270

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

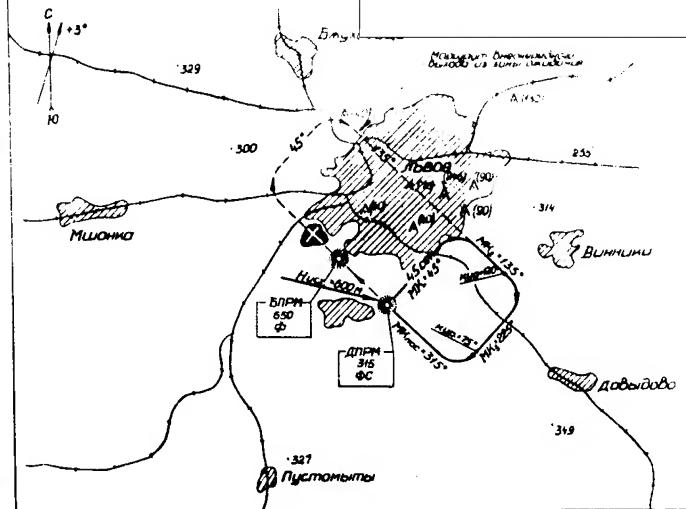
~~CONFIDENTIAL~~

25X1

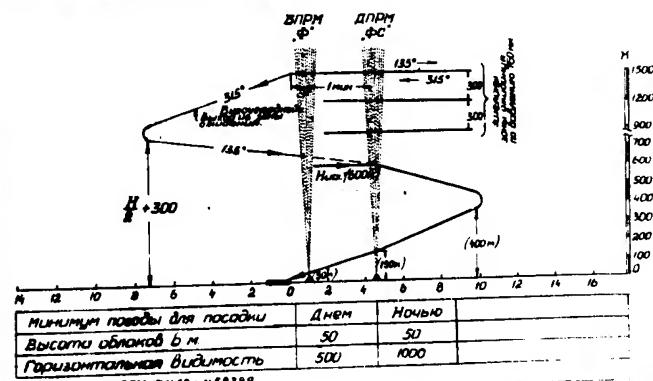
Схема пробивания отверстий
и залога на пускайку по 2-м
подводным радиостанциям

*AUDGES
LVOV*

25X1



Профиль залога на посадку



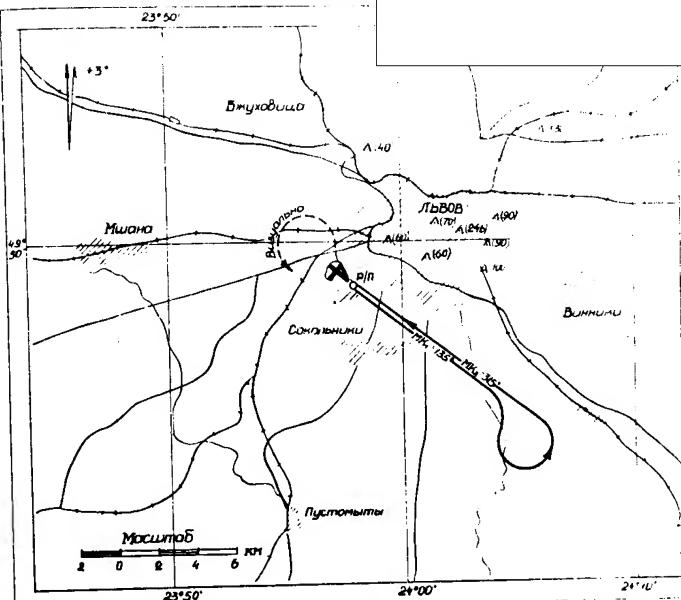
CONFIDENTIAL

25X1

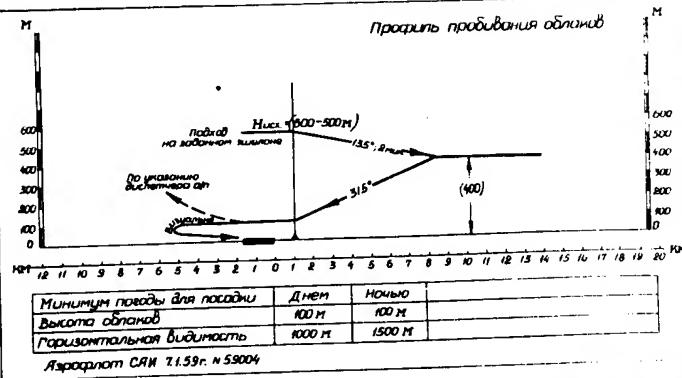
~~CONFIDENTIAL~~

25X1

Схема прорываения облаков
по радиолокатору
Потолок: 3000 м
МК: 315°



Прорыв прорываения облаков

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

Аэропорт, используемый пункт Station	Радио- связь Service	Номерной знак Call sign	Род ко- ро- да Re-	Передача Transmitting		Прием RECEIVES		Время работы Operational hours	Координа- ции Coordinated	Расположение радиосредств Location		Примечание Remarks	
				кн/дн/с	кн/дн/с	кн/дн/с	кн/дн/с			кн/дн/с	кн/дн/с		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
МОСКВА/Бегущие волны/Уланово	РДС АСС	Р В Н К Л.Л. В СТАЛ	А1 А2	11312 0718		11312 0718			А Б В				им 10-13 ± 40-43 с
Салютник А/6	УГРД УГРД УГРД УГРД	У Г Р Д Л.Л. В СТАЛ Л.Л. В СТАЛ	А1 А2 А1 А2	11269 0606 5672 3400 5710 3148		11269 0606 5672 3400 5710 3148			А Б В				
Салютник А/6	УГРД УГРД УГРД УГРД	У Г Р Д Л.Л. В СТАЛ Л.Л. В СТАЛ	А3	5494 3024 5642 2454		5494 3024 5642 2454			А Б В				
Командование А/6	Р/разведчик РДР	У О Д СО Д	А1	4700 2894		119,7		119,7		А Б В	55056 37108		Основной вид работы А3 В и 35-36

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

~~CONFIDENTIAL~~

~~CONFIDENTIAL~~

25x1

25x1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
MOGHA/Мубаха /расширение/ /МОСКОВСКАЯ /continuation/ Ленсовтранс Leningrad	Р Д С А С С	Северный А/Г	Балтия VOLGA	A3	6629 3096	6628 3096		A H H		45 225	4,2 1,0	расшире ние ПМ от 01.01. от 01.01. от 01.01.	
		Северный А/Г	Балтия VOLGA	A3	5650 2990		5690 2990		A H H		4,1 1,1	расшире ние ПМ от 01.01. от 01.01.	
		Командир А/Г	Балтия VOLGA	A3		126		126					
	P/разведчиков RDP		Балтия VOLGA	A3		126		128					
M I N S K MINSK	Р Д С А С С	Северный А/Г	Балтика BALKASH	A3	6560 2990		6560 2990		A H H				
		Северный А/Г	Балтика BALKASH	A3	5500 3128		5500 3128		A H H				
		Северный А/Г	У С М Я УСМЯ BALKASH	A1	6672 3408		6674 3408		A H H				
		Командир А/Г	BALKASH	A3		126		126					
	P/разведчиков RDP	У Р К УРК	У Р К УРК	A1	3443 2301		3443 2301						
		Командир А/Г	БАЛКАШ	A2		115		115					
		Командир А/Г	БАЛКАШ	A2		114		114					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Извещение о выдаче документов	РДС АДС Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г
Р/издательство МДР	У.Д.Ф.В. У.Д.Ф.В.	А1	2010 2000			140		120		100	
АДС АДС Командир А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г				110,1	110,1			100	
Командир А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г
Изданное Агентством Внутренней Службы	АДС АДС Совмест А/Г	Бутылка Бутылка	А1	2000 2000							
Совмест А/Г	Р/издательство МДР	А1	2000 2000								
Р/издательство МДР	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г	Совмест А/Г
25X1	CONFIDENTIAL	25X1	CONFIDENTIAL	25X1	CONFIDENTIAL	25X1	CONFIDENTIAL	25X1	CONFIDENTIAL	25X1	CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Внедрение в технологии	Советник А/О	Ботура ВЕТЛУГА	A3	6560 2890		6560 2890		A Н НН				
	Командиры А/О	Кирья КИРЬЯ	A3		118,1		118,1					
	ОПС БДР	УУ УУ	A2	524		5642 2454						
Вильяма УЛАНА	Советник А/О	Темка ТЕМКА	A3	5642 2454		5642 2454		A Н НН				
	Советник А/О	Темка ТЕМКА	A3		126		126					
Харов ЛЮДОВ	РДС А С С											
	Советник А/Г	Керамика КЕРАМИКА	A3	5650 3116		5650 3116		A Н НН				
	Советник А/Г	РДФД ПЕРВЕНСКА КЕРАМИКА	A1	6745 2538		6745 2538		A Н НН				
	Р/помощник БДР	УБК УБК	A1	5590 2574		5594 2568		A Н НН				
	Командиры А/О	Керамика КЕРАМИКА	A3		126		126					
	А Д С А Т С											
	Командиры А/Г	Керамика КЕРАМИКА	A3		126		126					
	Командиры А/Г	Керамика КЕРАМИКА	A3		116,1		116,1					
	СИМ СИМ	СИМ СИМ	A2	145 554		145 554						
	СИМ СИМ	СИМ СИМ	A2	145 554		145 554						

Бонкогенетични
Минск РБ
Relay For Kids A/C

Бонкогенетични
Минск РБ
Relay For Kids A/C

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Бодрик Bodrik	ОИРС OIRCS	ИА IA	A+	432					46-РС-50 241200P		
Венцеслав Ventspils	ОИРС OIRCS	РР RR	A1	400					57-106 2107P		
Венев Venev	ОИРС OIRCS	ОЕ OE	A1	35б					54-216 2017P		
Дорогобич Drohobych	ОИРС OIRCS	ИИ II	A1	87/0					45-222 2311P		
Ивано-Франковск Ivanofrankivsk	ОИРС OIRCS	ЧМ CM	A1	487					158-18 3677P		
Карпач Karpach	ОИРС OIRCS	ИИ II	A2	371					55-476 2744P		
Килеметьево Kilemetjevo	ОИРС OIRCS	РР RR	A1	157					54-494 2744P		
Карва Karva	ОИРС OIRCS	РР RR	A1	586							
Октябрьский Oktiabrskij	ОИРС OIRCS	ОЕ OE	A1	405					54-420 17		
Опалиха Opalihha	ОИРС OIRCS	ИС IS	A2	565					54-420 17		
Орджоникидзе Ostankino	ОИРС OIRCS	ИИ II	A1	805					54-420 17		
Писченичи Pischennicy	ОИРС OIRCS	ОК OK	A1	275					54-420 17		
Свирь Svir'	ОИРС OIRCS	ОЕ OE	A1	270					54-420 17		
Сергиевск Sergievsk	ОИРС OIRCS	ИИ II	A	415					54-420 17		
Сигулда Sigulda	ОИРС OIRCS	ИИ II	A+	386					54-420 17		
Сигулда Sigulda	ОИРС OIRCS	ОЛ OL	A1	400					54-420 17		
Синявка Syniavka	ОИРС OIRCS	ЛЛ LL	A1	120					54-420 17		
Синявка Syniavka	ОИРС OIRCS	ИИ II	A1	666					54-420 17		

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

Месяц Month	Январь и декабрь January and December				Февраль и ноябрь February and November				Март и октябрь March and October				Апрель и сентябрь April and September				Май и август May and August				
	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	Время работы	Время смены частот	
Наименование пунктов. / Все средства, кроме ре- дотакции круглогодично и по заявку / /All facilities except operating 24x4 and O/R/.																					
	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи	утро	начало ночи
	конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер		конец вечер
	Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		Freq change- time		
	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	beginning and end	morning and evening	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
Нижегород., Тверь, Сургут, Томск, Калинин., Рязань, Брянск., Нижн., Финлянд.	07.30 18.00	09.30 17.00	07.00 18.30	09.00 17.30	06.00 17.30	06.30 18.30	06.00 20.30	06.30 19.00	06.00 21.30	06.30 20.00	06.00 21.30	06.30 20.00	04.00 22.30	07.00 21.30	06.00 20.00	06.30 21.30	06.00 20.00	06.30 21.30	06.00 20.00	06.30 21.30	
Белгород., Харьк., Таганрог., Винница., Днепроп., Никол., Пирв. Уссурийск., Хабар., Краснодар.	07.30 18.00	09.30 17.00	07.00 19.00	07.30 18.00	06.30 20.30	07.00 19.00	06.00 21.00	06.30 20.00	06.00 21.30	06.30 22.00	06.00 21.30	06.30 22.00	04.00 22.30	07.00 21.30	06.00 20.00	06.30 21.30	06.00 24.00	06.30 22.30	06.00 24.00	06.30 22.30	
Липецк.	07.00 19.00	07.30 18.00	06.30 19.30	07.30 19.00	06.30 21.00	06.30 20.00	06.30 21.30	06.30 20.00	06.30 21.30	06.30 22.30	06.30 21.30	06.30 22.30	04.00 22.30	07.00 21.30	06.00 20.00	06.30 21.30	06.00 21.30	06.30 22.30	06.00 21.30	06.30 22.30	
Москва, Наро- Фоминск.	07.30 18.00	09.30 18.00	06.30 19.00	09.00 19.30	06.00 20.30	06.30 21.00	06.00 22.00	06.30 21.00	06.00 21.30	06.30 22.00	06.00 21.30	06.30 22.00	04.00 22.30	07.00 21.30	06.00 20.00	06.30 21.30	06.00 22.00	06.30 21.30	06.00 22.00	06.30 21.30	
Петропавловск- Камчатский.	23.30 10.30	05.00 08.30	23.00 11.00	02.30 09.00	22.30 11.30	01.30 10.00	22.00 12.30	01.00 11.00	21.00 11.00	01.00 13.00	21.30 13.00	01.30 13.00	04.30 13.00	07.00 13.00	06.00 13.00	06.30 13.00	06.00 13.00	06.30 13.00	06.00 13.00	06.30 13.00	

25X1
25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

— ТАКИЕ ОБРАЗЫ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ
ИНФОРМАЦИИ
RULE OF EXCHANGING METEOROLOGICAL INFORMATION

В ОБМЕН МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ ВХОДЯТ:

Сообщения аэропортов, аэропортов, аэрокомпаний, оперативными штатами которых являются аэропорты с трехчасовыми перекретками по районам аэропортов и вторичными оповещениями и предупреждениями.

Первый, в течение которого осуществляется взаимообмен метеорологической информацией между аэропортами СССР и аэропортами других стран, устанавливается в зависимости от расписания движения самолетов, при этом:

а) аэропогода от аэропортов посадки и промежуточных аэропортов должна поступать в аэропорты вылета в период полетов ежечасно, начиная с 3 часа до вылета и кончая спустя 1 час после расчетного времени посадки самолета.

б) обмен аэропогоды осуществляется по коду "АЭРО" /FM 15-A/. Коде аэропогоды обязательно указывается величина атмосферного давления на уровне аэродрома в миллиметрах с десятыми доллями. Скорость ветра указывается в метрах в секунду;

в) первый шестичасовой прогноз, начинающийся предварительнымложком для передачи из аэропорта посадки в аэропорт вылета не позднее чем за 3 часа до вылета из него первого самолета, последующие шестичасовые прогнозы с трехчасовыми перекретками передаются за час до начала срока их действия.

Обмен прогнозами погоды по районам аэропортов осуществляется кодами "ТАФ" и "ТАФР" /FM 51A и FM 52A/, при этом скорость ветра указывается в метрах в секунду;

г) обмен аэрологическими сведениями до максимальных высот, необходимых для оперативной рисоты, осуществляется по кодам КН-03 /FM 32-A/ КН-04 /FM 33-A/;

д) передача вторичной информации в первых полетах производится немедленно по мере возникновения опасных для авиации явлений погоды в зоне полета аэропорта на гирокомпасных рисотах, расположенных по трассе.

Каждая радиостанция, которая имеет связь с самолетом, по первому требованию экипажа, передает на борт соответствующую метеоинформацию.

The exchange of meteorological information includes:
a) reports of flying weather, aeroports
and intermediate airports six-hour weather
forecasts with three-hour overlapping
by areas of airports, and storm notices
and warnings.

The period in which meteorological
information is exchanged between the
USSR airports and the airports of other
countries is established depending on the
flight time-table and, moreover:

a/ from the airports of landing and
the intermediate airports, flying
weather must be received at the airports
of take-off in the period of flights
every hour, beginning from three hours
prior to take-off and ending one
hour after its actual time of landing.

Flying weather is exchanged in AERO
code /FM 15-A/. The flying weather report
must end with an indication of the atmos-
pheric pressure at aerodrome elevation
with an accuracy expressed in tenths or
a millimetre. The wind velocity is given
in metres per second.

b/ The first six-hour weather forecast
which is preliminary shall be transmitted
from the airport of landing and aeroport
of take-off not later than three
hours before the first aircraft takes off;
subsequent six-hour forecasts with three
hours' interlapping are transmitted one
hour before the next aircraft takes off.

Weather forecasts for airport areas
are exchanged in TAF and TAFR codes
/FM 51A and FM 52A/, wind velocity being
given in metres per second.

c/ Information concerning the area
of the airport up to the maximum
altitude necessary for operational
work are exchanged in FM 32A and FM 33A.

d/Information concerning meteorological
phenomena representing a special hazard
to aviation occurred at the aerodrome
or on route is transmitted immediately.

At the first request from the area
every radiostation in contact with the
aircraft transmits the corresponding
meteorological information.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ИНДЕКСЫ

METEO CONTENTS

ИМЕНОВАНИЕ ПУНКТА Station	ИНДЕКС Contents	ПРИМЕЧАНИЕ Remarks
Москва / Внуково Moscow/Vnukovo	27524	
Москва / Кубинка Moscow/Kubinka	Кубинка Kubinka	
Вильнюс Vilnius	26730	
Балтийские Луки Baltskije Luki	26477	
Львов Lvov	33393	
Минск Minsk	26850	
Рига Riga	26422	
Рязань Rjazan	Рязань Rjazan	

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ METEO INFORMATION							
Станция Station	Помещение Cell Sign	Время Time	Частоты KHz Frequencies	Род передачи Emission	Форма Form	Индекс Contents	Примечание Remarks
МОСКВА / Внуково Moscow/Vnukovo	У Г А Б U G A B У С А В U S A V У Г А Б U G A B У с а в U s a v Дунай Danube	Н+05-08 H+05-08 Н+05-08	6672 3400	A1	Аэро, Тел	27524	Люфтаппаратура: Аэро, Тел Н+05-15 H+05-15
Riga	У А О И U A O I Дон Don	Н+24-27 H+24-27 Н+34-37	5548 3072	A1 A3	Аэро, Тел	26442	Люфтаппаратура: Аэро, Тел Н+21-24 H+21-24 Н+31-34
Минск Minsk	Балхаш Balchash		5560 2930 5500 3128	A3	Аэро, Тел	20477	Люфтаппаратура: Аэро, Тел Н+15-18 H+15-18 Н+40-40
Львов Lvov	Керамика Keramika		5560 3116	A3	Аэро, Тел	3336	

CONFIDENTIAL

~~CONFIDENTIAL~~

25X1
25X1
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

... 1000 - in instant, correct, quickly.
the approach-to-land procedure, which
makes it much more difficult to land
accidently with the prescribed flight.

and II. 9.2 B.E.H.R.E

К инструкции по ... у самолета на аэродроме
Байкальского аэропорта в г. Байкальске РСФСР
Физическая /и. ГА. О./

ATTACHMENT

to the instruction for accomplishing approach-to-land
with the help of ground control's aircraft system
/GCA/ at the airport Bajkovo. Phraseloxics /I.G.A.O./

Stage in sending approach station	Flight-landing procedure
1	Initial contact Start-one on... /on frequency/ BSS this is Bajkal Roger - Contact Start-one on... megacycles - If radio contact lost revert to Bajkal - Readback - Over.
2	Aircraft Bajkal Roger - BSS is to change frequency to ... megacycles - If radio contact lost revert to Bajkal - Over.
3	Bajkal BSS that is correct - Over.
4	Aircraft Get into contact with the Start-On.
5	Preliminary Start- One BSS this is Start-One- Report heading and altitude - Over. /Altitude is read from altimeter the scale of which is set up on pressure 760 millimetres of Hydrogen- gas.
6	Aircraft Start-One this is BSS - Heading 15° - Altitude 1200 metres - Over.
7	Start- One BSS turn right - Heading 180° /run alt zero/ metres for identification - Readback - Over.
8	Aircraft BSS is to turn right heading 180° /run alt zero/ for identification - Over.
9	Start- One BSS transmit for identification - Over.
10	Aircraft SAS BSS /presses microphone button for 20 seconds/ SAS BSS.
11	Start- One SAS BSS identified 15 /run five/ kilometres north-west of airport - Turn left heading 120° /run too zero/ - Maintain 1200 /run too zero/ altitude /or commence descent to /metres - Readback - Over.
12	Aircraft BSS is identified 15 /run five/ kilometres north-east of Airport - Turn to the right /run too zero/ and maintain 1200 /run too zero/ /or commence descent to altitude of.../ metres - Over.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

		1	2
Старт-Окн	БСБ - Надо вам правильно установите высотомер на давление 746,5 /семь четыре шесть звезды пять/ миллиметров - Снимайтесь до высоты метров, Повторите - Прим.	Start- One BBB that is correct - Set up altimeter on pressure of 746,5 /seven four six decimal five/ millimetres; Decend to altitude... m - Readback - Over.	
Самолет	Изменение 746,5 /семь четыре шесть звезды пять/ миллиметров установлено: Снимайтесь до высоты метров - Прим.	Aircraft Pressure 746,5 /seven fo six decimal five/ milli metres is set up; an descending to altitude ... metres -Over.	
Старт-Окн	БСБ установите гирокомпас по магнитному компасу - Прим.	Start- One BBB set up gyro on magnetic bearing - Over.	
Самолет	Гирокомпас по курсу установлен - Прим.	Aircraft Giro setting completed - Over.	
Старт-Окн	БСБ показали правильно - Уменьшите скорость для посадки - Проверьте кабину для посадки - Прим.	Start- One BBB roger - Reduce to approach speed - Perform cockpit check for landing - Over.	
Самолет	Проверка кабины проведена - Прим.	Aircraft Cockpit check completed - Over.	
Заход по Старт-системе предполет-ни од- ляков.	БСБ разворот налево - Курс 332 - снимайтесь до высоты метров - Повторите - Прим.	Approach- Start- One BBB turn left heading 332 /three three two/-Descend to height of ... metres - Read- back - Over.	
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево - Курс 332 - Снимайтесь до высоты метров - - Прим.	Aircraft BBB is to turn left heading 332 /three three two/ and descend to the height of ... metres - Over.	
Старт-Окн	БСБ нах вами между первым и вторым разворотом - Прим.	Start- One BBB is nicely over us on cross-wind leg - Over.	
Самолет	БСБ показал - Прим.	Aircraft BBB roger - Over.	
Старт-Окн	БСБ разворот налево курс 242 - Повторите - Прим.	Start- One BBB turn left heading 242 /two four two/ - Readback - Over.	
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево, курс 232 - Прим.	Aircraft BBB is to turn left heading 232 / two three two/ - Over.	
Старт-Окн	БСБ - Нет - показал направление - БСБ разворот налево курс 242 - Повторите курс 242 - Повторите курс 242 - Повторите - Прим.	Start- One BBB negative - BBB turn left heading 242 /two four two/- Readback - Over.	
Самолет	Вас показал - БСБ должен сделать разворот налево курс 242 - Прим.	Aircraft Roger - BBB is to turn left 242 / two four two/ - Over.	
Старт-Окн	Показан правильно - Посадочный курс 62 градусов - Высота облаков 100 метров - Видимости 2 километра - Ветер 12 метров /сек. на посадочной полосе днем - Прим.	Start- One That is correct - BBB runway 62 /six two/ - Ceiling 100 /one zero zero/ metres - Visibility 2 /two/ kilometres Wind 12 /un too/ metres per second - Light haze on run- way - Over.	
Самолет	БСБ показал - Прим.	Aircraft Roger - Over.	
Старт-Окн	БСБ разворот налево курс 152 заметьте высоту 300 метров - Повторите - Прим.	Start- One BBB turn left heading 152 /un five too/ height 300 /three zero zero/ metres - Readback - Over.	
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 152 заметьте высоту 300 метров - Прим.	Aircraft BBB is to turn left heading 152 /un five too/ height 300 /three zero zero/ metres - Over.	

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3			
Старт- Однок Самолет	БСБ разворот налево курс 62 - Прием. БСБ должен сделать разворот на- лево курс 62 - Прием.	Start- One Aircraft	BBB turn left heading 62 /.six too/-Over. BBB to turn left heading 62 /six too/-Over.		
Оконч- тельный один посад- ке	Старт- БСБ не посадка прямой - 12 один километров от ВИП - Сообщите подход высоту - Прием. Самолет Вас понял - Высота 300 метров - Прием. Старт- БСБ при погре связи держите один курс 62 надерите высоту дометров и свинтесь снова с Байкалом - Прием. Самолет Вас понял - Прием. Старт- БСБ допустимая высота снижения один для этого курса 50 метров по глиссаде - Повторите - Прием. Самолет Допустимая высота снижения для курса 62 50 метров - Прием. Старт- БСБ в Старт-Одни - Полосатый один курс 62 правильный - Как меня снимите - Прием. Самолет Все понял - Снимкость хорошая - Прием /При плохой связи дальнейшее снижение на посадку не разреша- ется/.	Final approach- One to-land Aircraft	BBB on final approach 12 /.wan too/ kilometres from runway - Report height - Over. Roger - Height 300 /three zero zero/ metres - Over. Start- One Aircraft	BBB if radio contact lost maintain heading 62 /six too/ climb till metres and revert to Baikal - Over. Roger - Over. Start- One Aircraft	BBB obstacle clearance limit 50 /five zero/ metres on glide path of this approach - Readback Over. Obstacle clearance limit for heading 62 /six too/ is 50 /five zero/ metres. BBB this is Start - One - Landing heading 62 /six too/ is good - How do you read -Over. Roger - Good /satisfac- tory/ bad/over. Over. If reading is bad/ further approach-to-land is not allowed/.
Старт- Одни	Вас понял - На команды не отве- тать. БСБ 9 километров от ВИП. Далее курс хороший. Проверьте путь сообщения - БСБ на по- ходе к глиссаде - Сейчас сниже- ниеметров /секунду - - Я повторюметров/се- кунду. БСБ на глиссаде, кло- ните вправо. Поверните вправо 5 градусов новый курс 67 - Я повторю 67 - 5 километров от ВИП - Ниже глиссаде 20 мет- ров - Уменьшите скорость сниже- ния на 4 километра/секунду. Взлет 4 градусов - Поверните вправо 5 градусов новый курс 62 - БСБ на глиссаде - Разрешена посадка - Проверьте массы и закрылки - 1,3 километра от ВИП - Собирайте склон снижения - Курс 62 хороший на глиссаде - Высота 50 метров - - БСБ берите посадку на себя. Самолет/Производят посадку визуально./	Start- One Aircraft	Roger - Do not reply to further instructions. BBB 9 kilometres from runway - BBB head- ing is good - Check wheels down and locked -BBB approaching glide path - Correct descent now...metres per second - I say again ...metres per second - BBB on Glide Path 7 /seven/ kilometres from runway - Turn right 5 /five/ degrees new heading 67 7/six seven/ - I say again 67 /six seven/ 5 /five/ kilo- metres from runway - Below Glide Path 20 /two zero/ metres - Adjust rate of descent - 4 /four/ kilometres from runway returning nicely to Glide Path - Turn left 5 /five/ degrees new heading 62 /six too/ - BBB on Glide Path - Cleared to land - Check wheels and flaps (three) /wan daysessal three/ kilometres from runway - Adjust rate of descent - Heading 62 /six too/ is good - Height 50 /five zero/ metres - BBB takeover for landing. /Perform landing visually /VPH/.		

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

NOTAMS



CONFIDENTIAL

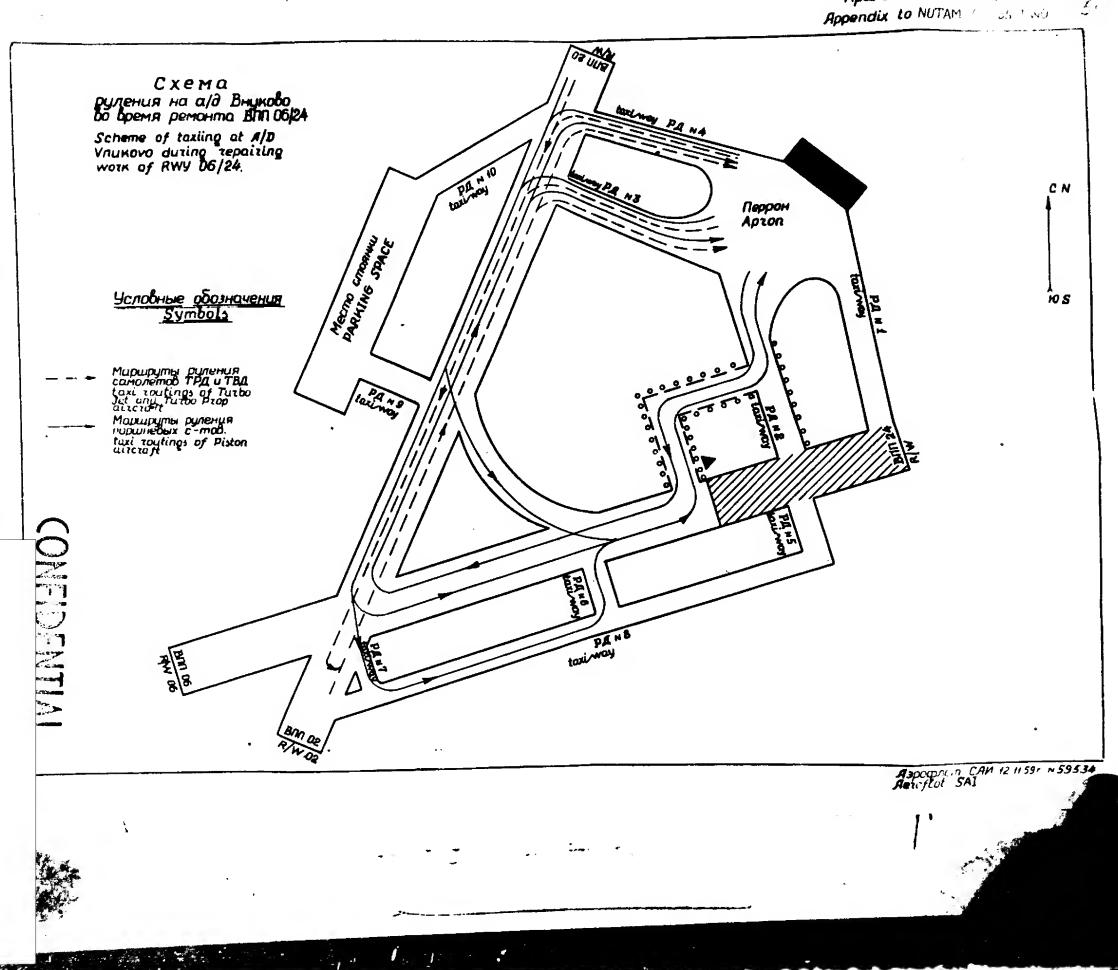
25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5



CONFIDENTIAL

25X1

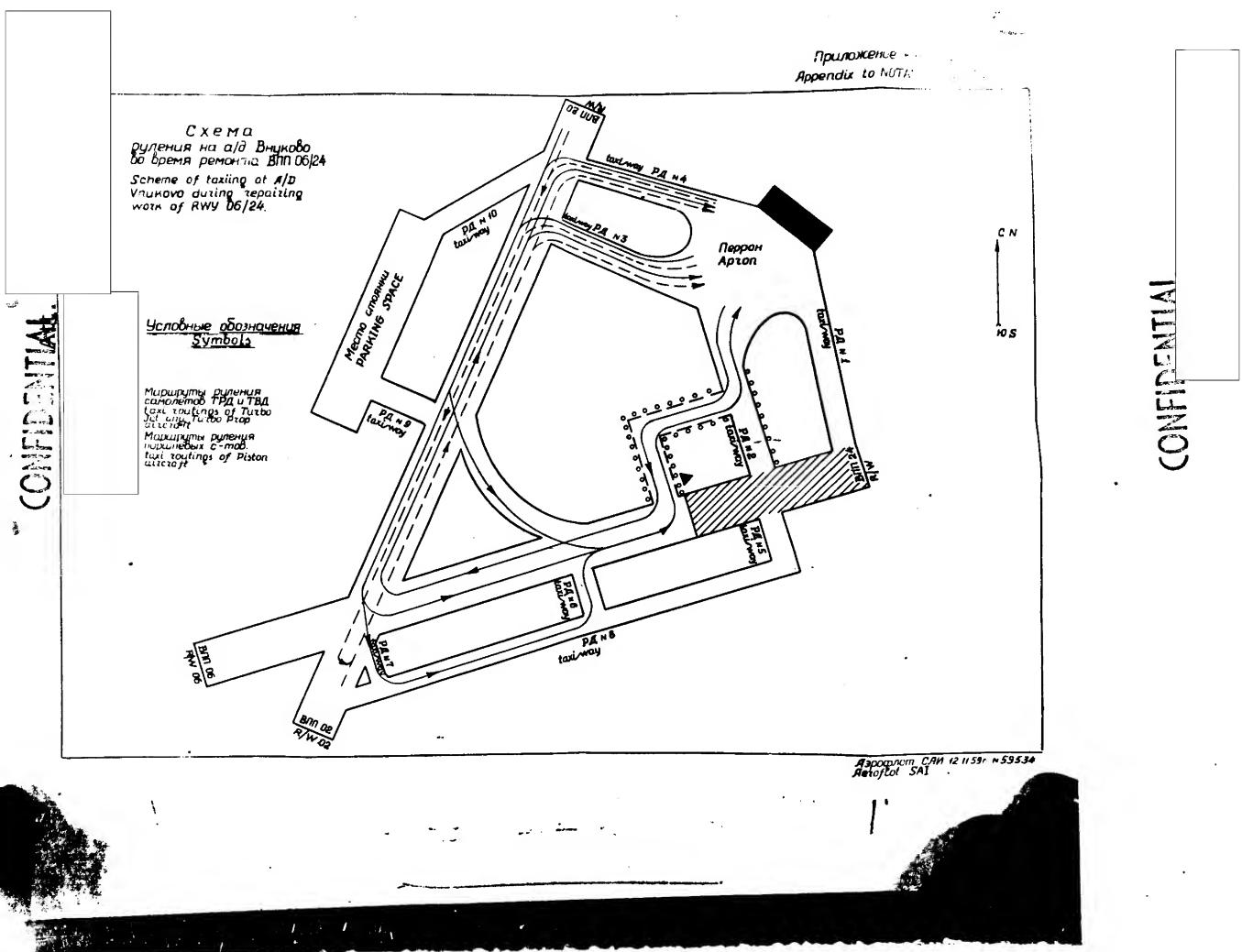
25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~



25X1

Page Denied

Next 5 Page(s) In Document Denied

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

APPENDIX

LIST

OF SERVICES UNDER GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION FLEET,
MOSCOW CITY AIR AGENCY, MOSCOW/VNIUKOVKO AIRPORT AND OTHER AIR-
PORTS OF CIVIL AVIATION FLEET OF USSR . WITH THEIR FULL AND
ABBREVIATED FORMS OF DESIGNATION AND MAIN QUESTIONS THEY ARE
TO BE ADVISED ON RESPECTIVELY.

Full form of designation Abbreviated Questions they are to
form of des. be advised on

MOSCOW /GENERAL DEPARTMENT
OF CIVIL AVIATION
FLEET /AEROFLOT/

1. DEPARTMENT OF INTERNATIONAL AIR SERVICES	AVA	Organisation and operation activity on international lines.
2. CENTRAL SERVICE OF AIR TRAFFIC	ATCC	Prior air traffic control notices for carrying out and providing additional and non-scheduled flights, change of date or schedule of flights, flight plan and air traffic.
3. SERVICE OF AIR TRANSPORTATION	OPA	Organisation of mass transportation of passengers and cargo and commercial aspects of additional and non-scheduled flights.
	OPB	Schedule of air traffic on international air lines.
4. AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE AND NOTAM OFFICE	NOF	Aeronautical information
5. TELECOMMUNICATION SERVICE	TEL	Communication
6. METEOROLOGICAL SERVICE	MET	Meteorological information

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

MOSCOW CITY AIR AGENCY

EUU

1. BOOKING OFFICE FOR
INTERNATIONAL FLIGHTSRES AFL Reservation for transporta-
tion of passengers and
cargo on international air
lines and in advance pay-
ment of transportation.2. BOOKING OFFICE FOR
DOMESTIC FLIGHTSAGT AFL Reservation for transpor-
tation of passengers on
domestic lines of U.S.S.R.MOSCOW/VNIUKOVO AIRPORT

EUU

1. AIRPORT ADMINISTRATION

CIP Operation activity of
airport.2. AREA SERVICE OF AIR
TRAFFICACC Flight plan, air traffic
control clearances
/coordination/ for flight
and air traffic.3. AERODROME SERVICE OF
AIR TRAFFIC

TAR Air traffic.

4. SERVICE OF AIR TRANS-
PORTATIONOPM Transportation of passen-
ger, cargo and mail and
handling of passengers.

5. TELECOMMUNICATION SERVICE

OPP Requests to provide cater-
ing for passengers.

6. METEOROLOGICAL SERVICE

OPR Lost-and-Found /baggage,
cargo and mail trading/.

TEL Communication

MET Meteorological information.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

MAIN AIRPORTS OF CIVIL AVIATION Two 4-letter place
name abbreviation.

FLEET

1. AIRPORT ADMINISTRATION	CNF	Operation activity of airport
2. AIR SERVICE OF AIR TRAFFIC	ACC	Flight plan, air traffic control clearances /coordination/ for flight and air traffic.
3. AERODROME SERVICE OF AIR TRAFFIC	T.R.	Air traffic.
4. SERVICE OF AIR TRANSPORTATION	OPH	Transportation of passengers, cargo and mail, handling of passengers, requests to provide catering for passengers and Lost-and-Found /baggage, cargo and mail tracing/.
5. TELECOMMUNICATION SERVICE	TEL	Communication.
6. METEOROLOGICAL SERVICE	MET	Meteorological information.

REMARKS:

1. when directing messages to airport MOSCO /MUKOVO about flight plan and air traffic /Def,Arr,Del,Ctl, etc/, the address ATCC EUUU should be added.
2. when directing messages to airport MOSCO /MUKOVO about meteorological information /AERO,TAF,etc/, the address MET EUUU should be added.
3. when directing messages to the representatives of foreign air companies in MOSCO and MOSCO /MUKOVO airport, 4-letter abbreviation EUUU /for the representatives in MOSCO/ and EU /for the representatives in MOSCO /MUKOVO airport/ should be used.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

[Redacted Box] 25X1

CONFIDENTIAL

[Redacted Box] 25X1

157

ПРАВИЛА

полётов иностранных гражданских
воздушных судов на территории СССР

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

Утверждено.
Начальник ГУВФ
П. Жигарев.
9 апреля 1957 г.

ПРАВИЛА
полётов иностранных гражданских воздушных судов
на территории СССР
(Издаются на основании ст. ст. 5, 93—95 Воздушного кодекса Союза ССР)

1. Всякий полёт воздушного судна, при котором по соответствующим разрешениям и по установленным правилам пересекается государственная граница СССР, признается международным полётом.

2. Международные полёты иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР могут производиться:

а) на основании соглашений о воздушных сообщениях, заключаемых правительством СССР с правительствами иностранных государств;

б) на основании специальных разрешений на полёты, оформленных в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР.

3. Регулярные полёты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по расписанию полётов, которое должно быть предварительно предоставлено иностранным авиатранспортным предприятиям на согласование Главному управлению Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

Нерегулярные полёты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по заявке, которая должна быть подана иностранным авиатранспортным предприятием в Главное управление ГВФ не менее, как за 24 часа до начала полёта.

4. Полёты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании специальных разрешений, оформленных в дипломатическом порядке через МИД СССР, производятся только при наличии на борту иностранного воздушного судна советского экипажа сопровождения (штурмана и радиста), если иное особо не оговорено в разрешении.

5. Разрешение на полёт должно быть запрошено по дипломатическим каналам не позднее, чем за 5 дней до начала полёта. Заявление с просьбой о выдаче такого разрешения подается в стране приписки воздушного судна.

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

6. Указанные в пункте 5 настоящих Правил заявление должно содержать следующие данные:

- государственную принадлежность воздушного судна,
- тип воздушного судна,
- серийный изпозиционный знак (номер воздушного судна), называвший воздушного судна радиомикрофоном и радиотелефоном;
- диапазон частот коротковолновых и ультракоротковолновых радиостанций, которые воздушное судно может использовать в полете.

- фамилия и имя командира экипажа,
- состав экипажа по-фамильно: первого летчика, второго летчика, штурмана, бортрадиста и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту,
- минимум погоды, при котором разрешена посадка экипажа на данный тип воздушного судна,

- пункт назначения полета на территории СССР,
- цель полета,
- дата и время вылета из начального аэропорта,
- желательный маршрут,
- максимальный полетный вес воздушного судна.

7. Экипажи иностранных воздушных судов при полете в воздушном пространстве СССР обязаны подчиняться настоящим Правилам полетов иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР.

Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над суходунной и водной территорией Союза ССР, в том числе и над советскими территориальными водами, установленными законодательством Союза ССР.

8. На иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиров, со всеми их находящимися на территории Советского Союза, распространяются законы, действующие в СССР.

9. К лицам, прибывающим в пределы Советского Союза и отбывающим из него на иностранных воздушных судах, применяются общие правила о въезде и выезде, а также транзите через СССР.

10. Для перелета иностранными воздушными судами государственной границы ССР устанавливаются воздушные коридоры (коридоры), и для полетов над территорией Советского Союза — воздушные трассы.

Ширина воздушной трассы устанавливается в пределах 20 км, не 10 км от оси воздушной трассы. Однако в отдельных районах СССР ширина воздушной трассы может быть уменьшена до 10 км.

11. При перелетах государственной границы ССР экипажи иностранных воздушных судов за 100—150 км сообщают Району авиадиспетчерской службы микрофоном на русском языке: «подхожу к границе ишу разрешения на ее перелет, высота полета, бортовой номер воздушного судна», после перелета государственной

границы ССР — «пересекаю границу, иду вправо на 10 км вперед».

При невозможности представить глашатайщики, аэродромы, соответствующие метеосусловия, исправность материальной части и другим причинам) разрешается обратный перелет государственной границы ССР, через тот же коридор, при этом экипаж и пассажирских судов обязан сообщить на русском языке в ближайший аэропорт, с которым держат связь — «подтверждаю разрешение, бортовой номер воздушного судна, высота полета».

12. Полеты иностранных воздушных судов на территории Советского Союза производятся на эшелонированных высотах в зависимости от направления полета.

13. Высота полета (шестигон) устанавливается:

- по высотомеру, шкала давления которого установлена на давление Р-760 мм ртутного столба;
- при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного (географического) меридиана в пределах от 0° до 179° — 600 м, 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м и так до 6000 м, через каждые 600 м высоты. Начиная с высоты 6000 м и выше через 2000 м;

— при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного (географического) меридиана в пределах от 180° до 359° — 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м и так через 600 м до 5700 м. Начиная с высоты 7000 м и выше, высота шестигонов устанавливается через каждые 2000 м.

Переход на установленные в ССР правила эшелонирования экипажем страны, где правила эшелонирования иные, производится по указанию Района авиадиспетчерской службы.

В пределах ССР производится на заданной Районом диспетчерской службы экипажу высоте (шестигоне) по высотомеру, шкала давления которого установлена на давление Р-760 мм ртутного столба.

14. Пределы (диапазоны) высот (шестигонов) для каждого полета иностранного воздушного судна указываются в каждом отдельном случае с разрешением на полет.

15. Высота полета (шестигон) устанавливается в каждом отдельном случае планом полета, утвержденным соответствующей инстанцией авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота, в пределах зоны действия которой полнируется полет.

16. Изменение установленной планом высоты (шестигона) полета иностранных воздушных судов в пределах территории ССР как накануне, так и во время полета, независимо от метеорологических условий, может быть осуществлено только с разрешения соответствующей авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота ССР, руководящей движением данного воздушного судна.

17. Отклонения от границ воздушного коридора при перелете государственной границы ССР и установленной воздушной трассы

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

при полете над территорией Советского Союза — категорически запрещено.

18. При неуверенности в правильности выполнения установленного режима полета экипаж иностранного воздушного судна обязан немедленно сообщить соответствующую авиадиспетчерскую службу Трехдневного воздушного флота ССРР и запросить свое место назначения.

19. В случае отклонения иностранного воздушного судна от установленной трассы, авиадиспетчерская служба, руководящая движением данного воздушного судна, оказывает возможную помощь в выполнении по установлению новодушной трассы, однако она не гасит ответственность полета этого воздушного судна вне воздушной трассы и не несет за этот полет никакой ответственности.

20. Покидка воздушных судов на аэродром может быть произведена только с разрешения диспетчерской службы данного аэродрома.

21. На борту каждого иностранного воздушного судна, совершающего регулярный или сплошной полет на территории ССРР, должны быть следующие документы:

- 1) удостоверение о регистрации воздушного судна;
- 2) удостоверение о пригодности воздушного судна к полету;
- 3) соответствующие удостоверения для каждого члена экипажа согласно специальности;
- 4) паспортный бортовой журнал;
- 5) ведомости и формуляры на радиоаппаратуру, находящуюся на борту воздушного судна;
- 6) список пассажиров с указанием фамилий и места назначения;
- 7) сопроводительная неподпись к грузу с указанием наименования и веса;
- 8) разрешение (если это эпизодический полет).

22. При совершении посадки в пределах Советского Союза соответствующие органы ССРР имеют во всех случаях право осматривать воздушное судно и проверять все документы, которыми оно должно быть снабжено.

23. При полете на территории Советского Союза иностранным воздушным судам запрещается перевозить взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, отравляющие вещества, военное снаряжение и взрывные гаджеты.

24. Каждое воздушное судно, совершающее полет в воздушном пространстве ССРР и нарушающее установленный режим полета или не выполняющее команды авиадиспетчерской службы Трехдневного воздушного флота, руководящей полетом данного воздушного судна, считается нарушителем и дежурными самолетами противовоздушной обороны принуждается к посадке на ближайший аэродром.

25. Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны поступившему судну (с макету) и дружественным его ответным сигналам:

№ п/п.	Значение сигнала	Подача сигнала (конца)	
		Авиационными сигналами и ракетами, артиллерийскими огнями	Ракетами
1	2	3	4
	а) Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны		
1	«Внимание, Вы — самолет-нарушитель»	<p>Днем</p> <p>Три покачивания с края на крыло</p> <p>Ночью</p> <p>Три мигания артиллерийскими огнями</p> <p>Днем</p> <p>Выход вперед по курсу самолета нарушителя, разворот вправо, мигание огнями с краем 20°, обозначая себя покачиванием с крыла на крыло.</p> <p>Ночью</p> <p>Выход вперед по курсу самолета-нарушителя, разворот в сторону нарушителя с краем 20°, обозначая себя миганием артиллерийскими огнями</p>	<p>Одна белая ракета</p> <p>Одна зеленая ракета</p>
2	«Следуйте за мной»	<p>Днем</p> <p>Выход вперед по курсу самолета-нарушителя, разворот вправо, мигание огнями с краем 20°, обозначая себя покачиванием с крыла на крыло.</p> <p>Ночью</p> <p>Выход вперед по курсу самолета-нарушителя, разворот в сторону нарушителя с краем 20°, обозначая себя миганием артиллерийскими огнями</p>	
3	«Произведите посадку на этом аэродроме»	<p>Днем</p> <p>При индивидуальной задаче на аэродром — круг над аэродромом посадки;</p> <p>б) при посадке на аэродром с облаками круг над аэродромом и звук на посадочный курс.</p> <p>Ночью</p> <p>Звук на посадочный курс с включением «посадка звуковой» (бар)</p> <p>Днем</p> <p>Многократное покачивание с крыла на крыло или посадка на параллельных курсах</p> <p>Ночью</p> <p>Многократное покачивание с крыла на крыло или при посадке на параллельных курсах</p>	<p>Одна красная ракета</p>
4	«Выполняйте мои команды, в противном случае Ваша безопасность не гарантировется»		

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

ПРАВА ОПИСАНИЯ (ПОДЧИНЕНЫ)	
ПОДЧИНЕННЫЕ ОПИСАНИЯ	ПОДЧИНЕННЫЕ ОПИСАНИЯ
—	—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

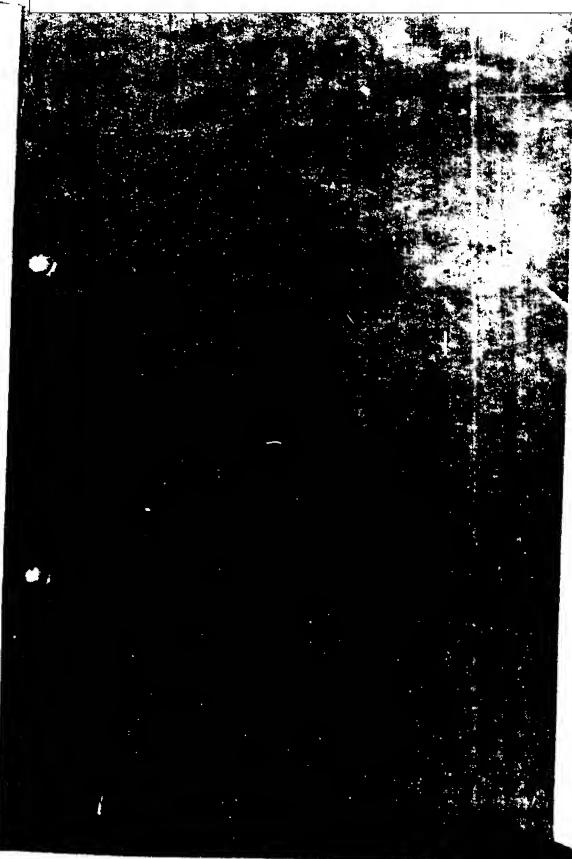
—

—

[REDACTED] 25X1

CONFIDENTIAL

[REDACTED] 25X1



CONFIDENTIAL

[REDACTED] 25X1

[Redacted]

25X1

CONFIDENTIAL



[Redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

[Redacted]

25X1

25X1

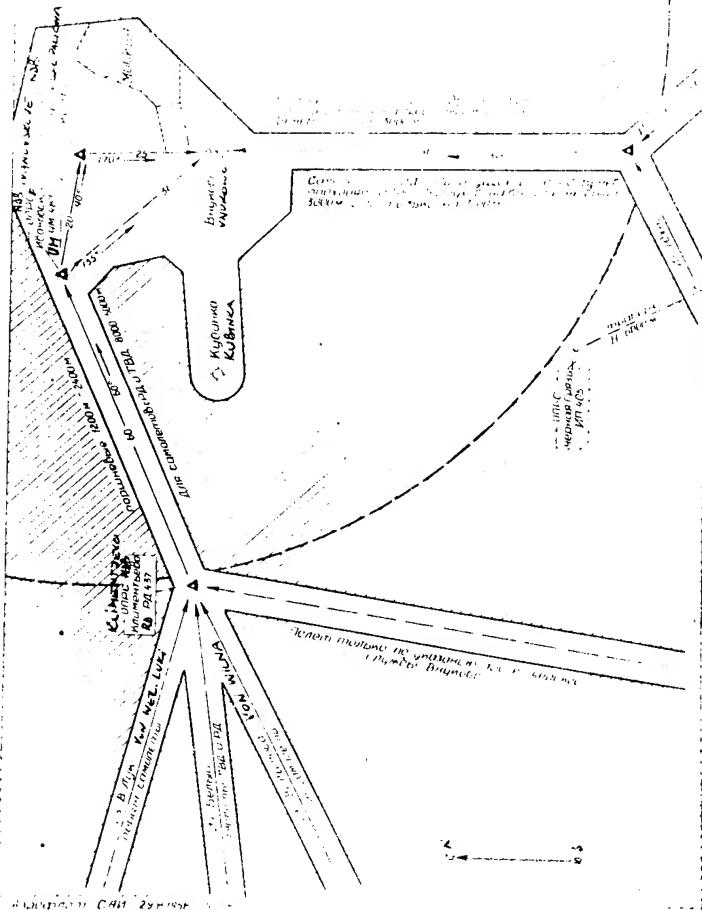
Page Denied

Next 2 Page(s) In Document Denied

CONFIDENTIAL

25X1

СХЕМА ВХОДА в МАРКИЗУ



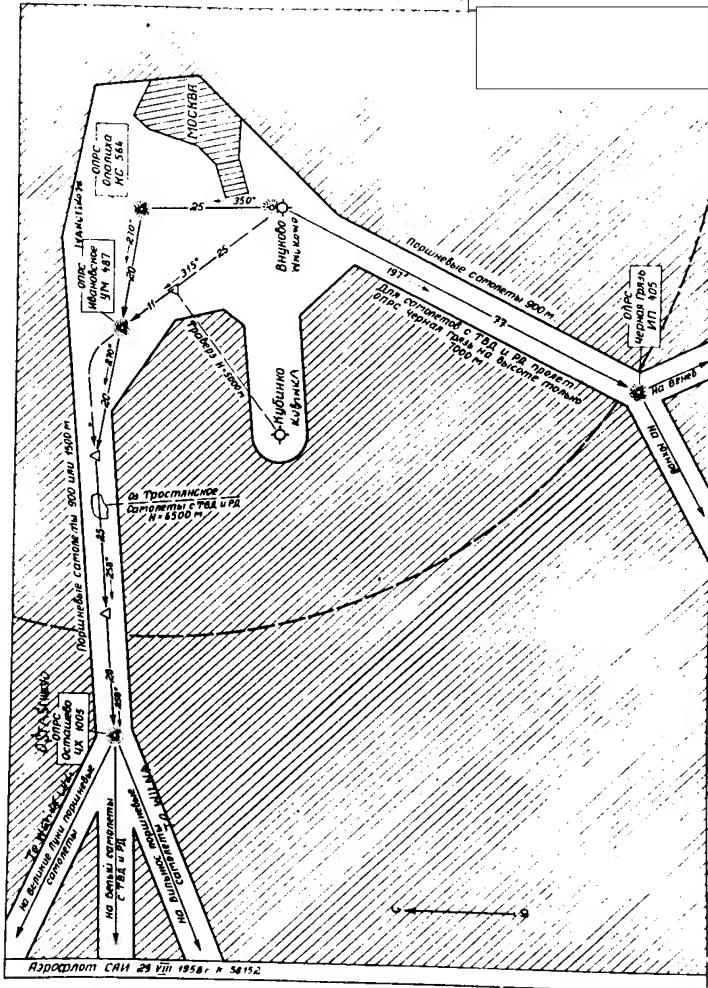
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

СХЕМА ВЫХОДА ИЗ МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

25X1

14/6/1958
A 4**CONFIDENTIAL**

Approved for release under the Freedom of Information Act

25X1

Закодированное - Encode		Раскодированное - Decode	
Название города /аэродрома/ Name of city /aerodrome/	Условное обозначение Abbreviation	Название города /аэродрома/ Name of city /aerodrome/	Условное обозначение Abbreviation
1	2	3	4
Актюбинск Aktiubinsk	EUTA EUTA	ЕВАА ЕВАА	Алма-Ата Alma-Ata
Алма-Ата Alma-Ata	EVAA EUAA	ЕВТБ ЕУГЕ	Ереван Erevan
Великие Луки Velikije Luki	EVJB EULW	ЕВТВ ЕУГГ	Тбилиси Tbilisi
Вильнюс Vilnius	EVTK EUFP	ЕВХХ ЕУНН	Хабаровск Khabarovsk
Владивосток Vladivostok	EVXB EUHP	ЕВХЛ ЕУНР	Петропавловск-на- Камчатке Petropavlovsk-na- Kamchatske
Джусали Djusaly	EUTD EUTD	ЕВХВ ЕУНД	Владивосток Vladivostok
Ереван Erevan	EVTE EUGE	ЕВМА ЕУИА	Чита Chita
Иркутск Irkutsk	EVMI EUII	ЕВМІ ЕУІІ	Иркутск Irkutsk
Киев Kiev	EVHK EUKK	ЕВМУ ЕУІУ	Улан-Удэ Ulan-Ude
Куйбышев Kuibyshev	EVHM EUIJ	ЕВМІ ЕУІІ	Куйбышев Kuibyshev
Ленинград Leningrad	EVJI EULL	ЕВІІ ЕУЈР	Пенза Penza
Львов Lwow	EVKL EUKL	ЕВАУ ЕУЈУ	Уральск Uralsk
Минск Minsk	EVIM EUPH	ЕВІК ЕУКК	Киев Kiev
МОСКВА/Г.У.Г.В.Ф/ Moscow/G.D.C.A.F/	EVYY EJUJ	ЕУЈЛ ЕУКЛ	Львов Lwow
МОСКВА/Внуково Moscow/Vnukovo	EVBB EUWW	ЕУКО ЕУКО	Одесса Odessa

KODAK SAFETY

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

		3	4
МОСКВА/Кубинка МОСССУ/Кубинка	EVMK EVCK	EVAJ EVLL	Ленинград Leningrad
Одесса Odessa	EVMO EVKO	EVMB EVLN	Великие Луки Velikije Luki
Ченнае Chenna	EVMH EVCP	EVTM EVPM	Минск Minsk
Петропавловск-на- Камчатке Petropavlovsk-na- Kamchatke	EVMX EVHP	EVMR EVPR	Рига Riga
Рига Riga	EVMR EVPR	EUTK EUVF	Вильнюс Vilnius
Самарканд Samarkand	EVTM EVTN	EUTA EUTA	Актиобинск Aktiubinsk
Сталинабад Stalinabad	EVTG EUTS	EUTL EUTD	Душанбе Dushanbe
Ташкент Tashkent	EVTI EUTT	EUTH EUTN	Самарканд Samarkand
Тбилиси Tbilisi	EVTG EUGG	EUTG EUTS	Сталинабад Stalinabad
Улан-Удэ Ulan-Ude	EVMY EUIU	EVTI EUTT	Ташкент Tashkent
Уральск Uralsk	EVMY EUIU	EVTZ EUTZ	Термез Termiz
Хабаровск Khabarovsk	EVXX EUVH	EUVV EUVU	МОССА/Р.У.Г.В.Ф./ МОССУ/С.С.А.Р./
Термез Termez	EVTB EUTZ	EUVK EUVK	МОССА/Кубинка МОССУ/Кубинка
Чита Chita	EVAI EVIA	EUBB EUVW	МОССА/Инуково МОССУ/Inukovo

Note. The abbreviations listed in this document are intended only for designation of place names of aerodromes and not for services. The letters will be identified by the abbreviations of place names plus the abbreviations of aeronomautical services /e.g., МОССА АСС - ELMW AS/.

Примечание. Указанные сокращения предназначаются для условного обозначения названий аэродромов. Аэронавигационные службы будут условно обозначаться путем прибавления к сокращенным названиям аэродромов сокращенных наименований, служб /Пример: МОССА РДС - EVMR РДС/.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

At index to NOTAM AFL class 2
18.01.1958
3

РАСПИСАНИЕ ВРЕМЕНИ РАБОТЫ И СМЕНЫ ЧАСТОТ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)
SCHEDULE OF OPERATION AND ALTERNATION OF DAY AND NIGHT FREQUENCIES FOR RADIO COMMUNICATION
AND NAVIGATION FACILITIES (All hours given are MSK)

месяц Month	январь и декабрь Jan and Dec		февраль и ноябрь Feb and Nov		март и октябрь March and Oct		апрель и сентябрь Apr and Sept		май и август May and Aug		июнь и июль June and July	
STATION (All facilities except those operating H24 or O/R)	время работы начало конец Hrs of operation beg. end	время смены частот утро вечер Hrs of freq al- ternation morning beg. end	время работы начало конец Hrs of freq al- ternation morning beg. end									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Москва/Внуково												
МОСКОВ/Внуково Брянск Брянск	07.30 18.00	09.30 17.00	07.00 18.30	09.00 17.30	06.00 19.30	08.30 18.30	05.00 20.30	08.00 19.00	04.00 21.30	07.00 20.00	03.00 22.30	
Киев, Львов Kiev, Lwow	07.00 19.00	07.30 18.00	06.30 19.30	07.00 19.00	05.30 21.00	06.00 20.00	04.30 21.30	05.30 20.30	04.00 22.30	05.00 21.30	03.30 22.30	

CONFIDENTIAL

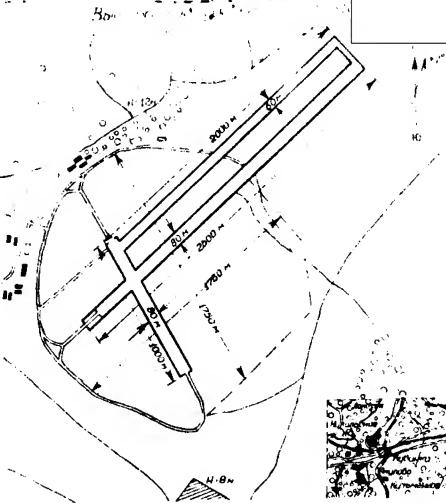
CONFIDENTIAL

25X1
25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

CONFIDENTIALПриложение 1 к НОТАМ 1/59
Appendix 1 to NO

Город Кубинка расположено в 64 км на запад-западо-восток от г. Москвы и в 5 км южнее железнодорожной станции Кубинка. Длина построенных асфальтобетонных и гравийно-щебеночных дорог 3000+110 м и 1700+1250 м, имеются тюнелевые въезды в Кубинку. Государственные пирсы ВЛП № 1 - длиной 2500+80 м, МК пирсы работ № 225*, 5 млн кубом 2500+80 м. МК пирсы работ № 225*, 5 млн кубом 2500+80 м. МК пирсы работ № 225*. ВЛП обустроено стоянкой теплоходов и винтовых моторных и парусных судов. ВЛП обустроено стоянкой теплоходов и винтовых моторных и парусных судов. ВЛП обустроено стоянкой теплоходов и винтовых моторных и парусных судов. ВЛП обустроено стоянкой теплоходов и винтовых моторных и парусных судов. ВЛП обустроено стоянкой теплоходов и винтовых моторных и парусных судов.

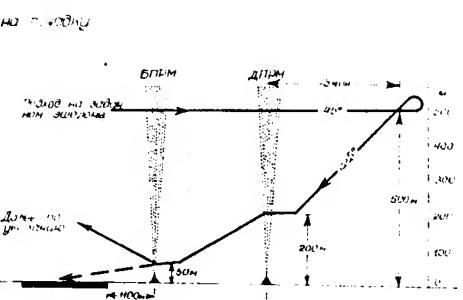
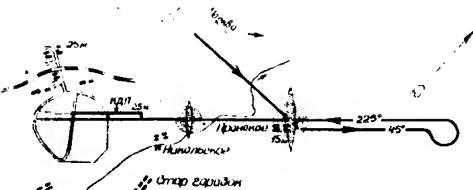
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Appendix 2 to NOTAM 1798



CONFIDENTIAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА/ Кудинка Moscow/ Kubinka	АИС ТЕК Командир ПОЛОГОГО	БОКОГО	A3		118,1		118,1	n/a 6/R		225°		
	РСИ-4 СКА				118,1		118,1			345°	/	
	МЧС ЧЛЗ			A2			108,3			225°		
	КГМ Lee			A2			322,6					
	ГРМ СР											
	ДНРМ LO	УА	УА	A2		670			045°	4,1		
	ДНРМ LI	У	У	A2		326			045°	0,0	to many	
	ДНРМ LO	НД	НД	A2		670			225°	4,		
	ДНРМ LI	Н	Н	A2		326			225°	1,1		

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

Appendix to NCPAM AFL claims - 2007

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ AERONAUTICAL RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES

Наименование пункта расположения радио-средств Station	Условное обозначение радио-средств Service	Позывной радиостанции Call sign	Род рабо-тчи- бы	Прием Receives		Передача Transmits		Часы рабо- бы Hours MSK	Координаты Coordinates	Местоположение Location	Примечание Remarks
				КГц Kc/s	МГц Mc/s	КГц Kc/s	МГц Mc/s				
				Вм	Вм	Вм	Вм				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Москва-Шуково МЭССС Vnukovo	РЕС АСС	ДУНАЙ DUNAJ	A3	126		126		п/р			
Командная Связная A/G		ДУНАЙ DUNAJ	A3	119,7		119,7		п/р			
Связная рад./к/с A/G, опре- ратеи Н24		ДУНАЙ DUNAJ	A3	5642 3496		5642 3496		А+Н Е+ИИ			З. сектор West sector
Связная рад./к/с A/G, опре- ратеи Н24		ДУНАЙ DUNAJ	A3	5434 3234		5434 3234		А+Н Е+ИИ			З. сектор West sector
Связная рад./к/с A/G, опре- ратеи Н24		УТАБ UTAB	A1	6372 3400		6372 3400		А+Н Е+ИИ			З. сектор West sector
РИ ВР	ЛОД	СОД	A1	3840 2860		4770 2864		А+Н Е+ИИ	5433 С 3712 Б		Р. сектор North sector

25X1
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

- 2 -

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА Внуково Л/ССЧ/1 Vnukovb	Л/С ТНР Командная подхода А2Р	ДУНАЙ DUNAJ	АЗ		128		128	п/р HS				
	Командн. посадки ТНР	ДУНАЙ DUNAJ	АЗ		126		126	п/р AS				
	Командн.	ДУНАЙ DUNAJ	АЗ		118,1		118,1	п/з O/Z				
	КРСН ILS KPM Loc IPM GP		A2				109,1 333,8	п/з O/R		062°/ 242		
	ДПРМ LO БПРМ LI	ОБ ОВ О О	A2 A2		290		"		242° 242	4,16 1,035	от ВПП	
	ДПРМ LO БПРМ LI	ПГ GG Р Г	A2 A2		290		"		062° 062°	3,5 1,1	" "-	
	ДПРМ LO БПРМ LI	ТЦ ТЦ Т Т	A2 A2		290		"		196° 196°	3,92 1,0	" "-	

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
KUBAN КУБАНЬ ¹ KUBV/ Julyanv	PAC ACC Командная раб.п/р	КУБАНЬ KUBANY	A3		126		126	HS				
Связная раб.к/с A/G,ope- rates HS4.		КУБАНЬ KUBANY	A3	5470 3102		5470 3102		Д.НJ H.HN				
V-5 A/G V-5 A/G			A3									
Связная раб.п/р A/G,ope- rates HS.		КУБАНЬ KUBANY	A3	5590 2854		5590 2854		Д. НJ H. HN				
Связная A/G	PAC RFQ	РФК UFC	A1	6748 2938		6748 2938		Д. НJ H. HN				
PII DP	УЕЦ UBC		A1	3924 2938		3948 2874		Д. НJ H. HN	5024 C 3023 B			
A/C TWR Командн. Командн.	КУБАНЬ KUBANY КУБАНЬ KUBANY	A3		128		128	HS					
ППМ LO БНРМ LI	ЗН ZN A2				360	739	"					
ППМ LO БНРМ LI	HT NL H N	A2			360	739	"					

Обсл./
изн.сн.
днем в
районе
150°-45°
ночью под
направл.
Available
by day in
sector 150°-
190°, at
night by
night in
all direc-
tions.
Особую
направл.
150°-220°,
ночью под
направл.
in sector
45° - 150°
огр.в.к
ориентир
шага.

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ЛЬВОВ LWOW	РДС АСС Связная раб.п/р A/G operates HS	КЕРАМИКА KERAMIK	A3 A1	5550 2966		5650 2966		Д+ НИ Н+ НН				Ш. 15-18 С. 45-48
	Связная A/G	РДФD RDFD	A1	6748 2938		6748 2938		Д+ НИ Н+ НН				раб.к/с operates H24
	РП ДР	УБК UBK	A1	3824 2988		3948 2874		Д+ НИ Н+ НН	4949 С 2358 В			раб.к/с operates H24
	АЛС TWR Командн.	КЕРАМИКА KERAMIK	A3		128		128	HS				раб.п/р
	Командн.	КЕРАМИКА KERAMIK	A3		118,1		118,1	O/R				раб.п/з
	ДПРМ LO БПРМ LI	ГД ГД Г Г	A2 A2			315 650		"		135° 135°	4,2 1,1	от БРИ до Альо
	ДПРМ LO БПРМ LI	ОС РС Ф Р	A2 A2			315 650		"		315° 315°	4,5 0,75	от БРИ до Альо
	УНЧУР ЧЧЧЧ	ЧЧЧЧ	ЧЧЧЧ			ЧЧЧЧ						

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
БРЯНСК BRYANSK	Связьнам A/C	СТВОЛНИК STVOLNIK	A3	5484 3024		5484 3024	Д-НУ H-NM	к/о HR4				
БОБРКА BOBRKA	OIPC MDB	ИА CA	A1			432			493635C 241620B			
БЫШЕВ BYSHEV	OIPC MDB	ИУ IU	A1			480			5016C 2562B			
ИВАНОВСКОЕ IVANOVSKOE	OIPC MDB	ИМ IM	A1			487			555130C 365645B			
КИМЕНТЬЕВО KLEMENTYEVO	OIPC MDB	ПД PD	A1			487			553940C 360300B			
КОЗЕЛЕЦ KOZELEC	OIPC MDB	ЛР LR	A1			490			505520C 310720B			
ЧЕРНАЯ ГРЯЗЬ CHERNUAYA GRYAZ	OIPC MDB	ИИ IP	A1			405			545730C 354725B			
ЧЕРНЯХОВ CHERNYAKHOV	OIPC MDB	ИИ IP	A1			415			502715C 253645B			
ЮХНОВ YUKHNOV	OIPC MDB	ИИ IP	A1			985			5442 C 3515 B			

CONFIDENTIAL

25X1
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

Appendix to NOTAM AFM-18-18-1-A REPORT

No.	Airport	МК° посадки Magnetic direction	Категория № 1 Minimum № 1				Категория № 2 Minimum № 2			
			День Day		Ночь Night		День Day		Ночь Night	
			QFU	QBB	QBA	QBB	QBA	QBB	QBA	QBB
4.	БИЛ/Быково МОСКОВ/Bykovo	ILS	24°	50	>00	50	500	100	1000	150
			242	30	300	30	300	100	1000	150
			52	50	500	50	500	100	1000	150
			82	30	300	30	300	100	1000	150
			196	50	500	50	500	100	1000	150
	БИЛ/Быково МОСКОВ/Bykovo	ILS	251	50	1000	100	1000	100	1500	150
			101	100	1000	100	1000	100	1500	150
	КИЕВ Kiev	26°	50	500	50	1000	100	1600	100	1600
			82	50	1000	100	1000	100	1600	100
	ЛЬВОВ Lvov	I/A 10	100	1000	150	1500	150	1600	100	1600
			135	50	500	50	1000	100	1000	100
			315	70	700	70	1000	100	1000	100

25X1

Page Denied

Next 3 Page(s) In Document Denied